

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Der vorliegende Entwurf zur Novellierung des Kraftfahrliniengesetzes erfüllt zum Großteil langjährige Forderungen der Konzessionsbehörden. Im Zentrum stehen dabei Vereinfachungen bei der Beurkundung von Bescheiden und Erleichterungen im Haltestellenverfahren. Mit der Einschränkung von Rufbusverkehren auf den innerstaatlichen Bereich und bezüglich Beschränkungen bei Auftragsfahrten erfolgen schon lange fällige Klarstellungen im Gesetz.

Besonderer Teil

Zu Z 1 (§ 19 Abs. 2a)

Der Vorschlag sieht den Entfall der gesetzlichen Verpflichtung zur Ausstellung von Konzessionsurkunden für nationale Kraftfahrlinienverkehre in § 19 vor, weil die Konzessionsurkunde keine über den Bescheid hinausgehenden Angaben enthält und daher im innerstaatlichen Bereich entbehrlich ist.

Da sich die Konzessionsbehörden der Länder einhellig für den Entfall der Ausstellung von Konzessionsurkunden aussprechen und da im nationalen Verkehr ohnehin keine Mitführverpflichtung weder für Konzessionsurkunden noch für deren Gleichschriften noch für Bescheide besteht, war die Beurkundungspflicht gemäß § 19 Abs. 2 KfllG bei nationalen Kraftfahrlinien ersatzlos zu streichen.

Zu Z 2 (§ 22 Abs. 3)

Aus der Bindung der Konzessions- und Genehmigungspflicht des Kraftfahrlinienverkehrs an den Personenkraftverkehrsunternehmer in § 1 geht klar hervor, dass der Berechtigungsinhaber und der Betreiber der Kraftfahrlinie im Regelfall ident sein sollen.

Um einen wirtschaftlichen Betrieb von Kraftfahrlinien und einen effizienten Ressourceneinsatz zu erleichtern, ermöglicht das Gesetz in § 22 Betriebsführerübertragungen und Auftragsfahrten. Unabhängig davon, dass es den beiden Unternehmen überlassen ist, ob jedes Unternehmen – unabhängig vom anderen – jeweils das gesamte Kursangebot erbringt, oder ob sie – auf Grund einer privatrechtlichen Regelung – eine Aufteilung der Kursfahrten vornehmen besteht für jeden der beiden Reziprokpartner Betriebspflicht und die Linie muss fahrplangemäß betrieben werden.

Allerdings sind reine „Konzessionsholdings“ (keine eigenen Busse, nur Auftragsfahrten), die den Betrieb der Kraftfahrlinie vom billigsten Betriebsführer oder Auftragnehmer vornehmen lassen, nicht vorgesehen. Diese Vorgehensweise ist hinsichtlich von Auftragsfahrten insbesondere im Verkehr mit Drittstaaten aufgrund gravierender Unterschiede bei Lohn- und Sozialvorschriften bzw. sonstiger Kostenfaktoren regelmäßig zu beobachten. Da das Gesetz jedoch lediglich Einschränkungen bei Betriebsführerübertragungen vorsieht, war das Auftreten von Konzessionsholdings oder Unternehmen, deren einziger Geschäftszweck die entgeltliche Überlassung von Befahrungsrechten ist, bisher rechtlich nicht eindämmbar.

Durch eine gesetzliche Beschränkung der zulässigen Auftragsfahrten auf ein Drittel der konzessionierten Kraftfahrlinien in Drittstaaten, kann diesen Geschäftsmodellen effektiv entgegengetreten werden.

Zu Z 3 (§ 33 Abs. 1a)

Gemäß § 33 KfllG obliegt die Festsetzung von Haltestellen für Kraftfahrlinien auf Antrag des Berechtigungsinhabers dem Landeshauptmann. Für die bescheidmäßige Festsetzung einer Haltestelle ist die Durchführung einer mündlichen mit einem Lokalaugenschein verbundenen Verhandlung erforderlich. Bei jedem Wechsel des Betreibers einer Kraftfahrlinie (insbesondere nach einer Ausschreibung) ist ein derartiges Haltestellenverfahren erneut durchzuführen, da die Haltestellen rechtlich als Adjuvans zur Konzession zu verstehen sind. Dies wurde von den Bundesländern schon mehrmals kritisiert, da die Kosten und der Aufwand für die Durchführung von Ortsverhandlungen sehr hoch sind.

Um diese unbefriedigende Situation zu bereinigen, soll es künftig gemäß dem neuen § 33 Abs. 1a möglich sein, auf ein Verfahren und die Durchführung einer mündlichen mit einem Lokalaugenschein verbundenen Verhandlung zu verzichten, wenn die Haltestelle schon vorher für den Kraftfahrlinienbetrieb eines gemäß § 23 Abs. 2 ermittelten Personenkraftverkehrsunternehmers genehmigt war.

Zu Z 4 (§ 38 Abs. 3 Z 1)

Mit dieser Änderung wird im Sinne einer größeren Rechtssicherheit klargestellt, dass das System der Rufbusse grundsätzlich nur im nationalen Bereich Anwendung finden kann, da dieses im internationalen Verkehr aufgrund der Gegenseitigkeit nicht durchführbar und auch nicht kontrollierbar ist.