

**AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG**  
Abteilung 1 – Landesamtsdirektion  
Verfassungsdienst

**LAND  KÄRNTEN**

Betreff:  
Entwurf eines Bundesgesetzes mit dem das Kraftfahr-  
liniengesetz (KfLG) geändert wird; Stellungnahme

Datum	22. Mai 2018
Zahl	<b>01-VD-BG-9907/3-2018</b>

Bei Eingaben Geschäftszahl anführen!

Auskünfte	
Telefon	050 536 10802
Fax	050 536 10800
E-Mail	Abt1.Verfassung@ktn.gv.at

Seite	1 von 3
-------	---------

**An das  
Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie**

**Radetzkystraße 2  
1030 Wien**

**Per E-Mail: [st4@bmvit.gv.at](mailto:st4@bmvit.gv.at)**

Zu dem mit do. Schreiben vom 3. Mai 2018 übermittelten Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahrliniengesetz geändert wird, darf folgende Stellungnahme übermittelt werden:

#### Zum Inhalt der Novelle

Grundsätzlich wird die vorliegende Novelle begrüßt, da damit auf die Forderungen der Länder zur Erleichterung der Vollziehung im Kraftfahrlinienbereich reagiert wird.

Hinsichtlich der Genehmigung von Haltestellen trägt der vorliegende Entwurf den Vorschlägen der Länder allerdings nur sehr eingeschränkt Rechnung. Der Entwurf sieht nämlich Erleichterungen bei der Festsetzung einer bereits zuvor genehmigten Haltestelle vor.

Der ursprüngliche Vorschlag der Länder lautete:

§ 33 (1a): „..., wenn die Haltestelle schon vorher für den Kraftfahrlinienbetrieb genehmigt war und ein vom bisherigen Betreiber einer Kraftfahrlinie unterschiedlicher Personenkraftverkehrsunternehmer gemäß § 23 Abs. 2 ermittelt wurde“

In der Novelle wurde aber eine andere Formulierung gewählt:

§ 33 (1a): „..., wenn die Haltestelle schon vorher für den Kraftfahrlinienbetrieb eines gemäß § 23 Abs. 2 Personenkraftverkehrsunternehmers genehmigt war“

Durch die an sich nur leichte sprachliche Abwandlung des Vorschlags erhält diese Bestimmung einen völlig anderen Inhalt und ist somit nur noch anwendbar, wenn die Haltestelle zuvor für einen gemäß § 23 Abs. 2 ermittelten Unternehmer genehmigt wurde. Es ist nicht einmal klar, ob dies beabsichtigt war oder nur ein sprachliches Missgeschick passiert ist. Das Ziel dieser Regelung, Kosten und Verfahrensaufwand zu senken, kann mit dem vorgeschlagenen Entwurf nur sehr eingeschränkt erreicht werden, weshalb angeregt wird, die Formulierung des Ländervorschlags unverändert zu übernehmen.

### Zusätzlicher Novellierungsbedarf

Hinsichtlich von alternativen Bedienformen/MIKRO-ÖV wird auf die einschlägigen Beschlüsse der Landesverkehrsreferentenkonferenz seit 2014 hingewiesen. Leider fehlen dem Entwurf jene vom BMVIT angekündigten KfIG-Änderungen, die den Einsatz alternativer Bedienungsformen im ländlichen Raum erleichtern würden.

Bedarfsorientierte Bedienungsformen leisten in Hinblick auf eine gesamtheitliche, integrierte Gestaltung des Verkehrs eine bedeutende Rolle, weil eine sinnvolle Kombination von konventionellem Linienverkehr und alternativen Bedienungsformen dazu beiträgt; ÖV-Leistungen im ländlichen Raum effizient zu gestalten.

In der Praxis haben sich vielfältige bedarfsorientierte Bedienungsformen entwickelt. Einige konnten umgesetzt werden, andere aufgrund der bestehenden gesetzlichen Bestimmungen nicht.

Denn die für die Personenbeförderung relevanten Gesetze entsprechen zum Teil nicht mehr den Anforderungen an die ÖV-Gestaltung. So unterscheidet das KfIG nicht, ob eine Beförderung im ländlichen oder städtischen Raum durchgeführt wird und welche Angebots- und Nachfragestrukturen vorliegen.

Im Regierungsprogramm 2017-2022 wird die „Erhaltung und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs und der Mobilität im ländlichen Raum“ als eine Maßnahme zugunsten des Öffentlichen Verkehrs genannt. Die Schaffung der erforderlichen Rahmenbedingungen für die Gewährleistung der Mobilität im ländlichen Raum muss daher wohl auch im Interesse des Bundes liegen, um diese Maßnahme erfüllen zu können.

Das BMVIT hat bereits einen Entwurf zur Novellierung des KfIG zum Thema „Alternative Bedienungsformen“ den Ländern vorgelegt, der grundsätzliche Zustimmung der Länder gefunden hat. In Anlehnung an die von der Bund-Länder-Arbeitsgruppe Öffentlicher Verkehr definierten Mindestangebotsstandards wurde in einem neu einzufügenden § 38a eine Sonderbestimmung zugunsten alternativer Bedienungsformen mit PKW vorgeschlagen. Dieser Vorschlag lautet wie folgt:

§ 38a. (1) Zur Anbindung von Siedlungskernen mit weniger als xxx Einwohner an den öffentlichen Verkehr gilt:

1. Der Inhaber einer Konzession nach § 1 Abs. 3 kann den Inhaber einer Konzession nach § 3 Abs. 1 Z 2 und 3 Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996; BGBl. Nr. 112/1996 idF BGBl. I Nr.3/2017; mit der Durchführung von Fahrten beauftragen. Auf Antrag des Inhabers der Konzession nach § 1 Abs. 3 bedarf die Beauftragung mit diesen Fahrten der Genehmigung durch die Konzessionsbehörde. Die Bestimmung des § 22 Abs. 4 gilt sinngemäß. Der beauftragte Unternehmer darf nur Personen im Fahrdienst verwenden, die auch bei Schülertransporten im Sinne des § 106 Abs. 10 KFG 1967 im Fahrdienst verwendet werden dürfen.
2. Auf Verkehrsverbindungen, auf denen keine Kraffthlinie betrieben wird oder der Betrieb einer Kraffthlinie durch einen Personenkraftverkehrsunternehmer gemäß §1 Abs. 2 Z 1 nicht möglich ist, kann die zuständige Konzessionsbehörde dem Inhaber einer Konzession nach § 3 Abs. 1 Z 2 und 3 Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 auf Antrag die Berechtigung zum Betrieb einer Kraffthlinie erteilen, sofern die Voraussetzung des § 7 Abs. 1 Z 3 gegeben ist und der Ausschließungsgrund der Z 4 lit. a nicht vorliegt. Die Vorschriften des § 2, ausgenommen dessen Abs. 2 Z 5, sowie der §§ 5 und 6 sind sinngemäß anzuwenden. Der Unternehmer darf nur Personen im Fahrdienst verwenden, die auch bei Schülertransporten im Sinne des § 106 Abs. 10 KFG 1967 im Fahrdienst verwendet werden dürfen.
3. Auf jenen Strecken oder Teilstrecken von Kraffthlinien, die gemäß Z 1 und Z 2 ausschließlich mit Personenkraftwagen betrieben werden, können anstatt von Haltestellen gemäß § 33 Haltepunkte eingerichtet werden, welche ausschließlich für das Halten von Personenkraftwagen bestimmt sind. Die Festsetzung sowie die Verlegung dieser Haltepunkte sind über Antrag des Berechtigungsinhabers von der zuständigen Konzessionsbehörde zu genehmigen und können aufgrund einer mit einem Lokalausweis verbundenen mündlichen Verhandlung erfolgen. Zu dieser Verhandlung sind insbesondere der Unternehmer, der Straßenbaustraßenbauer, die Straßenaufsichtsbehörde, die Bezirksverwaltungsbehörde, im Gebiet einer Gemeinde, für das die Landespolizeidirektion zugleich Sicherheitsbehörde erster Instanz ist, auch die

Landespolizeidirektion und die Gemeinde zu laden. Die Auffassung eines Haltepunktes kann sowohl über Antrag des Berechtigungsinhabers als auch erforderlichenfalls von Amts wegen vorgenommen werden. Die Durchführung einer mündlichen; mit einem Lokalausweis verbundenen Verhandlung ist diesfalls nicht erforderlich. Die Bestimmungen gemäß § 34 und des § 2 KfIG-DV gelten sinngemäß.

4. Aufgrund besonderer Genehmigung durch die Konzessionsbehörde dürfen auf bestimmten Teilstrecken von Kraftfahrlinien, die gemäß Z 1 und 2 ausschließlich mit Personenkraftwagen betrieben werden, Fahrgäste auch außerhalb von Haltestellen oder Haltepunkten auf eigenen Wunsch aussteigen, sofern dieser Wunsch rechtzeitig dem Fahrpersonal bekanntgegeben wurde und der Ausstieg nach dessen Entscheidung gefahrlos möglich ist. Die Konzessionsbehörde kann ihre Entscheidung auf eine mit einem Lokalausweis verbundene mündliche Verhandlung gründen. Zu dieser Verhandlung sind insbesondere der Unternehmer, der Straßenbaulastträger, die Straßenaufsichtsbehörde, die Bezirksverwaltungsbehörde, im Gebiet einer Gemeinde, für das die Landespolizeidirektion zugleich Sicherheitsbehörde erster Instanz ist, auch die Landespolizeidirektion und die Gemeinde zu laden.

Die Einschränkung auf Siedlungskerne mit einer bestimmten Zahl an Einwohnern wurde in Ermangelung einer Definition für „ländlichen Raum“ herangezogen. In der Landesverkehrsreferentenkonferenz vom April 2017 wurde im Sinne einer bestmöglichen Versorgung des ländlichen Raumes vorgeschlagen, den Anwendungsbereich des § 38a KfIG auf Siedlungskerne mit weniger als 1001 Einwohnern festzusetzen. Insoweit hinsichtlich der maximalen Größe von Siedlungskernen kein Einvernehmen hergestellt werden kann, ist es denkbar, den Anwendungsbereich nicht an die Größe der Siedlungskerne festzumachen, sondern an eine besondere Bewilligung durch die zuständige Behörde in Ausnahmefällen.

Der Einleitungssatz zu § 38a Abs. 1a könnte daher wie folgt lauten:

„Zur Anbindung des ländlichen Raums an den öffentlichen Verkehr gilt in Ausnahmefällen nach besonderer Bewilligung durch die Konzessionsbehörde:...“

Es wird daher angeregt, den Problembereich alternative Bedienformen/MIKRO-ÖV durch eine Anpassung des KfIG im Sinne der obigen Ausführungen einer klaren gesetzlichen Regelung zuzuführen.

Eine Ausfertigung dieser Stellungnahme wird unter einem dem Präsidium des Nationalrates elektronisch übermittelt.

Für die Kärntner Landesregierung:  
Dr. Primosch

#### **Nachrichtlich an:**

1. das Bundesministerium für Verfassung, Reformen, Deregulierung und Justiz – Verfassungsdienst
2. das Präsidium des Nationalrates
3. alle Ämter der Landesregierungen
4. die Verbindungsstelle der Bundesländer beim Amt der NÖ Landesregierung
5. den Parlamentsklub der Österreichischen Volkspartei
6. die Sozialdemokratische Parlamentsfraktion - Klub der sozialdemokratischen Abgeordneten zum Nationalrat, Bundesrat und Europäischen Parlament
7. den Freiheitlicher Parlamentsklub
8. den NEOS Parlamentsklub
9. den Klub der Liste Pilz
10. alle Mitglieder der Kärntner Landesregierung
11. die Abteilungen 2 und 7



**Dieses Dokument wurde amtssigniert.** Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: <https://www.ktn.gv.at/amtssignatur>. Die Echtheit des Ausdrucks dieses Dokuments kann durch schriftliche, persönliche oder telefonische Rückfrage bei der erledigenden Stelle während ihrer Amtsstunden geprüft werden.