

## Erläuterungen

### Allgemeiner Teil

Das Kraftfahrlinienrecht ist im Kompetenztatbestand des Art. 10 Abs. 1 Z 8 B-VG (Angelegenheiten des Gewerbes) versteinert, da unter diesen Kompetenztatbestand alle Vorschriften fallen, die nach dem Stand der Systematik der einfachrechtlichen Gesetzgebung am 1. Oktober 1925 als gewerberechtliche Vorschriften anzusehen waren. Dies jedoch ohne den Personenbeförderungsgewerben gemäß Gewerbeordnung 1994 anzugehören, da diese gemäß § 2 Abs. 1 Z 15 auf den Betrieb von Kraftfahrlinien nicht anzuwenden ist. Der vorliegende Entwurf zur Novellierung des Kraftfahrliniengesetzes dient der Verwaltungsvereinfachung bei Haltestellengenehmigungen für nicht-kommerzielle Verkehrsdienste, die im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bestellt werden, in dem die Haltestellengenehmigungen automatisch auf die neue Konzessionsinhaberin bzw. den neuen Konzessionsinhaber übergehen können sowie teilweise die Erteilung von Mitbenützungsgenehmigungen entfällt. Die Änderungen vermindern den Verwaltungsaufwand der Konzessionsbehörden, bringen finanzielle Einsparungen für die Unternehmen und wirken sich durch die Nichtabhaltung von Verfahren und Verhandlungen auch positiv für eine klimaneutrale Verwaltung aus. Die Novellierung bringt überdies Anpassungen im Bereich der Anrufsammeltaxis, indem einerseits die Vorbestellungsarten erweitert und andererseits die Betriebszeiten flexibilisiert werden. Im Zuge der Novellierung werden des Weiteren auch die Ressortbezeichnungen aktualisiert, geschlechtergerechte Anpassungen sowie Veränderungen bei den Meldepflichten der Unternehmen vorgenommen.

### Besonderer Teil

**Zu Z 1 (§ 3 Abs. 1 und 4, § 4a Abs. 1, § 5 Abs. 1 Z 3, § 8a Abs. 1 und 3, 10 Abs. 2, § 13 Abs. 4 und 5, § 35 Abs. 1, 4 und 5, § 36 Abs. 1, 44c Abs. 2 und 3, § 45 Abs. 2, § 46 Abs. 1, § 50, § 54 und Anlage 1)**

Die Ressortbezeichnung war von „Verkehr, Innovation und Technologie“, in „Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie“ zu aktualisieren.

**Zu Z 2 (§ 13 Abs. 4)**

Im Sinne einer geschlechtergerechten Sprache wurde diese Anpassung vorgenommen.

**Zu Z 3 (§ 32)**

Die Ressortbezeichnung war zu aktualisieren.

**Zu Z 4 (§ 33 Abs. 1)**

Es wird nun explizit das Recht der zuständigen Behörden auf Überprüfung der Haltestellen insbesondere im Hinblick auf die Sicherheit der Fahrgäste und die Verkehrssicherheit in den Gesetzestext aufgenommen. Dies soll das Aufsichtsrecht und die Handhabe der Behörden stärken, da es im Gegenzug durch den Übergang der Haltestellengenehmigungen und dem teilweisen Entfall der Mitbenützungsgenehmigungen zu weniger Verwaltungsverfahren kommt und dadurch teilweise Kontrollmöglichkeiten eingeschränkt werden. Im ersten Satz wurden Mindeststandards festgelegt, welche bei einer Haltestellengenehmigung von der Behörde jedenfalls überprüft werden müssen und für eine aufrechte Haltestellengenehmigung jedenfalls gegeben sein müssen.

**Zu Z 5 (§ 33 Abs. 1b)**

Bei Erteilung einer Kraftfahrlinienkonzession im Sinne des § 23 Abs. 3 KfVG soll die Haltestellengenehmigung auf die neue Konzessionsinhaberin bzw. den neuen Konzessionsinhaber übergehen. Die bisherige Regelung, dass nach jeder Neuerteilung einer Konzession alle Haltestellengenehmigungen neu beantragt und wiedererteilt werden mussten, stellte einen Verwaltungsaufwand dar, der durch die Neuregelung verhindert wird.

Die Neuregelung gilt lediglich für Konzessionserteilungen nach § 23 Abs. 3 und somit faktisch nicht für den internationalen Kraftfahrlinienverkehr. Im internationalen Kraftfahrlinienverkehr werden im Gegensatz zum nicht-kommerziellen Kraftfahrlinienverkehr üblicherweise große Haltestellen (Busterminals, Busbahnhof, ...) bedient, welche von mehreren Unternehmen zur gleichen Zeit angefahren werden. Damit hier ein funktionierender Ablauf garantiert werden kann, bedarf es weiterhin der Genehmigung dieser Haltestellen, zumal auch die Haltestellengenehmigungen im internationalen Kraftfahrlinienverkehr quantitativ keinen so großen Aufwand wie jene im nationalen Kraftfahrlinienverkehr darstellen.

**Zu Z 6 (§ 33 Abs. 2a)**

Um eine Verwaltungsvereinfachung auch im Bereich der Mitbenutzungsgenehmigungen zu erreichen, dürfen Konzessionsinhaber, die bereits eine Haltestellengenehmigung innehaben und diese Haltestelle für andere Kraftfahrlinien nutzen möchten, dies auch ohne eine separate Mitbenutzungsgenehmigung tun. Diese Möglichkeit ist jedoch auf Kraftfahrlinien gemäß § 23 Abs. 3 beschränkt, die vom selben Besteller bestellt wurden. Dies soll verhindern, dass es zu Überlastungen der Haltestellen und damit verbundenen Verkehrsgefährdungen kommt.

**Zu Z 7 (§ 34 Abs. 4)**

Kommt es zu einem Übergang der Haltestellengenehmigungen gemäß § 33 Abs. 1b, dann wäre es nicht zweckmäßig, wenn die alte Konzessionsinhaberin bzw. der alte Konzessionsinhaber die Haltestellenzeichen entfernen müsste, obwohl diese weiterhin durch die neu erteilte Konzession bedient werden sollen.

**Zu Z 8 (§ 35 Abs. 1 zweiter Satz, Abs. 4 zweiter Satz und Abs. 5)**

Im Sinne einer geschlechtergerechten Sprache wurde diese Anpassung vorgenommen.

**Zu Z 9 (§38 Abs. 3 Z 2)**

Aufgrund der fortschreitenden Digitalisierung war die Möglichkeit der Art der Vorbestellung von Anrufsammeltaxis zu erweitern, eine Möglichkeit, die durch die Formulierung „Anmeldungen über Telefon oder in anderer festgesetzter Art“ in der Ziffer 1a) schon gegeben ist. Des Weiteren war eine Flexibilisierung der Betriebszeiten von Anrufsammeltaxis vorzunehmen, damit den Bedürfnissen der Fahrgäste größtmöglich entsprochen werden kann.

**Zu Z 10 (§ 42 Abs. 1)**

Da es durch den Übergang der Haltestellengenehmigungen und dem teilweisen Entfall von Mitbenutzungsgenehmigungen zu weniger Haltestellenverfahren kommt und dadurch auch gewissen Kontroll- und Aufsichtsrechte verloren gehen, wurde, wie in Z 4 beschrieben eine Überprüfungsmöglichkeit der zuständigen Behörden geschaffen. Damit einhergehend wird eine Anzeigepflicht der Unternehmen eingeführt, welche diese verpflichtet, Umstände von besonderer Bedeutung bei den Haltestellen an die Aufsichtsbehörde zu melden. Im Rahmen einer solchen Anzeige kann dann die zuständige Behörde beispielsweise die Überprüfung der Haltestelle veranlassen.

**Zu Z11 (§ 42 Abs. 3)**

Einerseits wurden geschlechtergerechte Anpassungen vorgenommen und andererseits wurden die Meldepflichten der Unternehmen betreffend den nationalen Kraftfahrlinienverkehr eingeschränkt, da diese Daten von den Verkehrsverbänden selbst erhoben werden.

**Zu Z 12 (§ 44c Abs. 2 zweiter Satz)**

Im Sinne einer geschlechtergerechten Sprache wurde diese Anpassung vorgenommen.

