

GZ. BMVIT-244.017/0006-IV/ST4/2018  
ZUR VERÖFFENTLICHUNG BESTIMMT

**38/9**

**V O R T R A G**  
**an den Ministerrat**

**Betreff:**

**Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrliniengesetz geändert wird**

Die vorliegende Novelle des KfVG - Kraftfahrliniengesetzes entspricht folgenden Anliegen der Konzessionsbehörden bzw. Länder:

- 1. Entfall der Ausstellung von Konzessionsurkunden im innerstaatlichen Bereich**
- 2. Erleichterungen im Haltestellenverfahren**
- 3. Rufbusse nur im innerstaatlichen Bereich**

**Ad 1. Entfall der Ausstellung von Konzessionsurkunden im innerstaatlichen Bereich**

**(§ 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 KfVG bei nationalen Kraftfahrlinien ersatzlos zu streichen.

**Ad 2. Erleichterungen im Haltestellenverfahren (§ 33 Abs. 1a)**

Die Formulierung wurde den Vorschlägen der Länder entsprechend angepasst, so dass nun klargestellt ist, dass bei schon genehmigten Haltestellen (bei einem reinem Betreiberwechsel) auf eine

mündliche mit einem Lokalausweis verbundene Verhandlung seitens der Behörde verzichtet werden kann.

**Ad 3. Rufbusse nur im innerstaatlichen Bereich (§ 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 des Gebotes der Gegenseitigkeit kaum durchführbar und auch kaum kontrollierbar ist. Das Rufbussystem soll als Bedarfsverkehr durch seine Flexibilität eine Ausnahme vom herkömmlichen Kraftfahrlinienverkehr sein. Der Zweck dieser Ausnahme soll vor Allem die Sicherstellung des Angebotes des öffentlichen Verkehrs in Randzeiten oder Randzonen sein. Hierdurch soll auch das makroökonomische Ziel der Entlastung der öffentlichen Hand, die vor Allem derartige Verkehre sicherstellt (nicht-kommerzielle Verkehre), verwirklicht werden. Hingegen soll es nicht Ziel dieser Sonderbestimmung sein, betriebswirtschaftliche Vorteile im rein kommerziellen Fernverkehr zu generieren.

Ich stelle somit den

**A n t r a g,**

die Bundesregierung wolle beschließen, den angeschlossenen Gesetzesentwurf samt Vorblatt, Wirkungsorientierte Folgenabschätzung, Erläuterungen und Textgegenüberstellung zu genehmigen und dem Nationalrat zur verfassungsmäßigen Behandlung als Regierungsvorlage vorzulegen.

Anlagen

Wien, am 28. November 2018

Ing. Norbert Hofer e.h.