



Österreichischer
Gemeindebund

An das
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien

per E-Mail: st4@bmk.gv.at

Wien, am 01. Juni 2023
Zl. B,K-743/310523/HA, RA

GZ: 2023-0.337.511

Betreff: Kraftfahrliniengesetz

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der Österreichische Gemeindebund erlaubt sich mitzuteilen, dass zu obig angeführtem Gesetzesentwurf **folgende Stellungnahme** abgegeben wird:

Entgegen der bisherigen Praxis wurde teils die Ansicht vertreten, dass Bushaltestellen das rechtliche Schicksal der Kraftfahrlinienkonzession teilen. Daraus folgt, dass mit einem Wegfall der Linienkonzession auch die Bewilligungen für die betreffenden Haltestellen untergehen. Die Folgen dieser Rechtsansicht sind vielfältig. Neben einem vermehrten Verfahrensaufwand für die Verkehrsverbünde und einer zusätzlichen Belastung der Konzessionsbehörden führt diese Ansicht auch zu bedeutenden Nachteilen für Fahrgäste (Verzögerungen, Verlegung, Adaptierungsmaßnahmen). Diese Rechtsansicht ist nicht zuletzt auch insofern problematisch, als zahlreiche Haltestellen nicht nur vom Konzessionsinhaber selbst, sondern teils von zahlreichen Linien angefahren werden.

Nachdem im Wesentlichen die Gemeinden für die Errichtung der Haltestellen zuständig sind und Haltestellen im Zuge einer neuen Genehmigung den sich fortlaufend ändernden technischen Richtlinien und Standards angepasst werden müssen, bedeutet diese Rechtsansicht auch eine massive Mehrbelastung für die Gemeindebudgets.





Der Österreichische Gemeindebund hat daher in der Vergangenheit eine Klarstellung gefordert, dass mit dem Erlöschen der Konzession nicht automatisch die Haltestellengenehmigung erlischt.

Wenngleich diese Thematik erfreulicherweise durch den vorliegenden Gesetzesentwurf aufgegriffen wird, geht dieser Entwurf am eigentlich verfolgten Ziel vorbei:

So sollen zwar richtigerweise bei Erteilung einer neuen Kraftfahrlinienkonzession Haltestellen, welche bereits genehmigt waren und weiterhin bedient werden sollen, nicht neu vom Landeshauptmann bzw. von der Landeshauptfrau festgesetzt werden müssen und geht die bestehende Haltestellengenehmigung auf die Konzessionsinhaberin bzw. den Konzessionsinhaber der neu erteilten Kraftfahrlinienkonzession über.

Als äußerst problematisch ist aber die sachlich in keiner Weise zu rechtfertigende Formulierung in § 33 Abs. 1b letzter Satz zu sehen, wonach eine "*Haltestelle nach Ablauf von höchstens 15 Jahren seit der letzten Festsetzung jedenfalls neu festgesetzt werden muss*". Damit würde nicht nur die mit der Gesetzesänderung bezweckte Reduzierung des Verwaltungsaufwands, sondern auch die eigentlich vorgesehene Einsparung völlig zunichte gemacht.

Abgesehen von der Frage, wie zu verfahren ist, wenn eine Konzession schlicht verlängert wird (Konzession und Konzessionsinhaber bleiben gleich), würde eine zwingende Neufestsetzung alle 15 Jahre einen erheblichen zeitlichen und finanziellen (Mehr-)Aufwand bedeuten. Jahr für Jahr müssten zigtausende Haltestellen ohne Grund und Anlass neu festgesetzt werden (Verwaltungsaufwand, Kosten für Anpassung an neue Vorgaben etc.). Da sich die Anlageverhältnisse von Straßen und auch von Haltestellen selten wesentlich ändern und bei einer Änderung der Haltestelle ohnehin eine Neufestsetzung zu beantragen ist, bedarf es keinesfalls dieser zwingenden Neufestsetzungsfristen. Auch ist auf § 96 Abs. 5 StVO hinzuweisen, wonach die Bezirksverwaltungsbehörden die Verlegung von Haltestellen zu verfügen haben, wenn die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs durch die Haltestelle beeinträchtigt wird.





Österreichischer
Gemeindebund

Mit freundlichen Grüßen

Für den Österreichischen Gemeindebund:

Der Generalsekretär:

Der Präsident:

Dr. Walter Leiss

Bgm. Mag. Alfred Riedl

Ergeht zK an:

Alle Landesverbände
Die Mitglieder des Präsidiums
Büro Brüssel