

Bundesministerium für Klimaschutz,
Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie
Abt. IV/ST4 (Straßenpersonen- und
Güterverkehr)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Abteilung für Rechtspolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T +43 (0)5 90 900-4027 | F +43 (0)5 90 900-243
E rp@wko.at
W <https://news.wko.at/rp>

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

per Webformular:
Parlamentarisches Begutachtungsverfahren

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
2023-0.337.511
4.5.2023

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Rp 40.9.1.2023/DU/Sa
Mag. David Ulbrich

Durchwahl
4027

Datum
24.5.2023

Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrliniengesetz geändert wird; Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Übermittlung des Entwurfs eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahrliniengesetz geändert wird und nehmen dazu folgendermaßen Stellung:

I. Allgemeines

Wir hegen keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben, lehnen aber die vorgeschlagenen Regelungen zur Neufestsetzung von Haltestellen ab.

II. Im Detail

Zu § 33 Abs. 1b:

Nach dem Vorschlag muss die Haltestelle nach Ablauf von höchstens 15 Jahren seit der letzten Festsetzung jedenfalls neu festgesetzt werden (§ 33 Abs. 1b letzter Satz).

Es ist nicht nachvollziehbar, warum eine Neufestsetzung ohne jeglichen Grund oder Bedarf vorgenommen werden soll. Dies wäre noch weniger nachvollziehbar, wenn der Konzessionsinhaber gleichbleibt und nur eine bestehende Konzession verlängert wird.

Wir fordern daher, den letzten Satz des vorgeschlagenen § 33 Abs. 1 b „*Nach Ablauf von höchstens 15 Jahren seit der letzten Festsetzung muss die Haltestelle jedenfalls neu festgesetzt werden.*“ ersatzlos zu streichen.

Problematisch bei der regelmäßigen Neufestsetzung von Haltestellen ist insbesondere, dass einige Behörden hierbei die jeweils neuesten vom Land vorgegebenen Richtlinien für Haltestellen anwenden. Es kann jedoch nicht das Ziel sein, eine einmal genehmigte Haltestelle ständig an die neuesten jeweils geltenden Richtlinien anzupassen und etwa eine bereits bestehende Auftrittsfläche an die neuesten Vorgaben, die teilweise von Bundesland zu

Bundesland verschieden sind, anzupassen. Der hohe Verwaltungsaufwand und die enormen Kosten für die Gemeinden stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen für die Fahrgäste.

Den jeweils geltenden Richtlinien für Haltestellen sollen daher nur neu zu errichtende Haltestellen entsprechen müssen. Auch im Bau- und Gewerberecht gibt es einen Bestandsschutz für genehmigte Bauwerke und Anlagen.

Die Streichung des letzten Satzes bedeutet nicht, dass dadurch die Gefahr bestünde, dass Haltestellen nicht mehr verkehrssicher wären, denn die Sicherheit der Haltestellen wird regelmäßig evaluiert (vgl insbesondere § 96 Abs. 5 StVO). Ergibt die Evaluierung, dass bei einer Haltestelle Sicherheitsbedenken bestehen, wird diese meist ohnedies einvernehmlich verlegt oder neu gebaut und festgesetzt. Die Konzessionsbehörde hat darüber hinaus für den Notfall - also selbst wenn wider Erwarten kein Einvernehmen über einen Neuantrag mit dem Verkehrsunternehmen hergestellt werden kann - gemäß § 33 Abs. 1 KfLG jederzeit die Möglichkeit, die Auflassung einer Haltestelle von Amts wegen zu veranlassen.

Alternativ zur Streichung könnte § 33 Abs. 1b letzter Satz durch folgenden Satz ersetzt werden:
„Eine Neufestsetzung einer Haltestelle hat nur dann zu erfolgen, wenn diese Haltestelle die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs wesentlich beeinträchtigt.“

Zu den Erläuterungen zu § 33 Abs 1b:

In den Erläuterungen sollte zusätzlich ausdrücklich bestimmt werden, dass nur neu zu errichtende Haltestellen den jeweils gültigen Richtlinien entsprechen müssen und dass bestehende Haltestellen wieder zu genehmigen sind, wenn die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs nicht wesentlich beeinträchtigt ist.

Die Einschränkung auf Verkehre gemäß § 23 Abs. 3, im Ergebnis also der Ausschluss kommerzieller Verkehre von der vorgeschlagenen Neuregelung, ist nicht gerechtfertigt. Die Argumentation in den Erläuterungen, welche sich bezeichnenderweise nur auf internationale KfL bezieht, geht ins Leere, weil auch viele ÖPNV-Haltestellen gleichzeitig von mehreren Unternehmen bedient werden. Und gerade bei den großen Busterminals/-bahnhöfen werden die Slots von deren Betreibern vergeben, weshalb ein funktionierender Ablauf jederzeit garantiert ist. Wir sprechen wir uns daher dafür aus, die Einschränkung auf Verkehre gemäß § 23 Abs. 3 zu streichen.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Anmerkungen. Diese Stellungnahme wird auch per Webformular im Rahmen des parlamentarischen Begutachtungsverfahrens übermittelt.

Freundliche Grüße

Dr. Harald Mahrer
Präsident

Karlheinz Kopf
Generalsekretär

