

*Verkehr*

149/ME

REPUBLIK ÖSTERREICH

Bundesministerium für ~~Verkehr~~

Öffentliche Wirtschaft und Verkehr

Oberste Behörde für Eisenbahnen, Kraftfahr-
linien und Schlepplifte

Zl.: 42.100/4-II/4/85

A-1090 Wien, Liechtensteinstraße 3

Sachbearb.: Mag. Unger

Telefon: 34 15 20 kl. 50

Betr.: Entwurf einer Novelle zum Kraftfahr-
liniengesetz 1952 (Kf1G-Novelle 1985)

Gesetzentwurf	
Zl.	38 - GE/19 85
Datum	1985 05 20
Verteilt	21. Mai 1985 <i>Loch</i>

St. Klausgraben

Das Bundesministerium für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr/
Oberste Kraftfahrlinienbehörde beehrt sich, den beiliegenden
Entwurf einer Kraftfahrliniengesetznovelle 1985 samt Erläuterungen
und einer Gegenüberstellung des geltenden Textes und der geplanten
Änderungen dem Präsidium des Nationalrates zuzuleiten (fünf-
undzwanzigfach) und allen anderen Stellen mit der Bitte
zu übermitteln, hiezu allfällig

innerhalb von 6 Wochen

Stellung zu nehmen. Wenn innerhalb dieses Zeitraumes keine
gegenteilige Mitteilung erfolgt, wird angenommen, daß gegen
den Entwurf keine Einwände bestehen.

Die begutachtenden Stellen werden auch ausdrücklich ersucht,
25 Abdrucke ihrer Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates
zuzuleiten.

Beilagen

Ergeht an:

- 1) Präsidium des Nationalrates
Dr. Karl Renner-Ring 3
1017 Wien
- 2) Österreichische Präsidentschaftskanzlei
Hofburg
1014 Wien
- 3) Bundeskanzleramt/Verfassungsdienst
Ballhausplatz 2
1014 Wien
- 4) Bundeskanzleramt
Ballhausplatz 2
1014 Wien
- 5) Bundesministerium für Auswärtige Angelegenheiten
Ballhausplatz 2
1014 Wien
- 6) Bundesministerium für Bauten und Technik
Stubenring 1
1010 Wien
- 7) Bundesministerium für Familie, Jugend und Konsumentenschutz
Himmelpfortgasse 4 - 8
1015 Wien
- 8) Bundesministerium für Finanzen
Himmelpfortgasse 4 - 8
1010 Wien
- 9) Bundesministerium für Gesundheit und Umweltschutz
Stubenring 1
1010 Wien
- 10) Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie
Stubenring 1
1010 W i e n
- 11) Bundesministerium für Inneres
Herrengasse 7
1014 Wien
- 12) Bundesministerium für Justiz
Museumstraße 7
1016 Wien

- 13) Bundesministerium für Landesverteidigung
Dampfschiffstraße 2
1030 Wien
- 14) Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft
Stubenring 1
1010 Wien
- 15) Bundesministerium für soziale Verwaltung
Stubenring 1
1010 Wien
- 16) Bundesministerium für Unterricht, Kunst und Sport
Minoritenplatz 5
1014 Wien
- 17) Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung
Minoritenplatz 5
1014 Wien
- 18) Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen
Elisabethstraße 9
1010 Wien
- 19) Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen
Kraftwagendirektion
Gauermanngasse 4
1010 Wien
- 20) Finanzprokuratur
Singerstraße 17
1010 Wien
- 21) Kommission zur Vereinheitlichung und Vereinfachung
der österreichischen Rechtsordnung
Tegetthofgasse 3
1010 Wien
- 22) Oberster Gerichtshof
Schmerlingplatz 10
1016 Wien
- 23) Verfassungsgerichtshof
Judenplatz 11
1010 Wien
- 24) Verwaltungsgerichtshof
Judenplatz 11
1010 Wien
- 25) Rechnungshof
Dampfschiffstraße 2
1033 Wien

- 26) Volksanwaltschaft
Singerstraße 17
1015 Wien
- 27) Amt der Burgenländischen Landesregierung
Landhaus
7000 Eisenstadt
- 28) Amt der Kärntner Landesregierung
Arnulfplatz 1
9020 Klagenfurt
- 29) Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
Herrengasse 9
1014 Wien
- 30) Amt der Oberösterreichischen Landesregierung
Klosterstraße 7
4020 Linz
- 31) Amt der Salzburger Landesregierung
Chiemseehof
5010 Salzburg
- 32) Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Hofgasse
8010 Graz
- 33) Amt der Tiroler Landesregierung
Landhaus, Maria-Theresien-Straße 43
6020 Innsbruck
- 34) Amt der Vorarlberger Landesregierung
Landhaus
6900 Bregenz
- 35) Amt der Wiener Landesregierung
Neues Rathaus
1010 Wien
- 36) Verbindungsstelle der Bundesländer beim Amt
der Niederösterreichischen Landesregierung
Schenkenstraße 4
1010 Wien
- 37) Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft
Wiedner Hauptstraße 63
1045 Wien
- 38) Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft
Verkehrspolitische Abteilung
Wiedner Hauptstraße 63
1045 Wien
- 39) Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft
Bundessektion Verkehr, Fachverband der
Autobusunternehmungen
Wiedner Hauptstraße 63
1045 Wien

- 40) Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft
Bundessektion Verkehr, Fachverband der Schienenbahnen
Wiedner Hauptstraße 63
1045 Wien
- 41) Österreichischer Arbeiterkammertag
Prinz Eugenstraße 20 - 22
1040 Wien
- 42) Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern
Österreichs
Löwelstraße 1 b
1010 Wien
- 43) Österreichischer Landarbeiterkammertag
Marco d' Avianogasse 1
1010 Wien
- 44) Österreichischer Rechtsanwaltskammertag
Rotenturmstraße 13
1010 Wien
- 45) Österreichische Notariatskammer
Landesgerichtsstraße 20
1010 Wien
- 46) Kammer der Wirtschaftstreuhänder
Bennoplatz 4
1080 Wien
- 47) Bundeskonferenz der Kammern der freien Berufe
Bauernmarkt 8, Stiege 1
1010 Wien
- 48) Österreichischer Städtebund
Neues Rathaus
1010 Wien
- 49) Österreichischer Gemeindebund
Johannesgasse 15
1010 Wien
- 50) Österreichischer Gewerkschaftsbund
Hohenstaufengasse 10 - 12
1010 Wien
- 51) Vereinigung Österreichischer Industrieller
Schwarzenbergplatz 4
1030 Wien
- 52) Vereinigung Österreichischer Richter
Justizpalast
1010 Wien

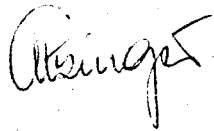
53) Rektorenkonferenz
Schottengasse 1
1010 Wien

54) Österreichische Gesellschaft für Gesetz-
gebungslehre
Freyung 6/2/2/4
1010 Wien

Wien, am 3. Mai 1985
Für den Bundesminister:

Dr. Bauer

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Altinger', is written over the text 'der Ausfertigung:'.

BUNDESMINISTERIUM FÜR ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR

Beilage A zu Zl. EB 42.100/4-II/4-1985

... Bundesgesetz vom mit dem das
Kraftfahrliniengesetz 1952 geändert wird (Kf1G-Novelle 1985)

Der Nationalrat hat beschlossen:

A r t i k e l I

Das Kraftfahrliniengesetz 1952, BGBl.Nr. 84, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl.Nr. 265/1966 und des Art. I Z. 5 des Bundesgesetzes BGBl.Nr. 20/1970 wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 2 hat zu lauten:

"(2) Entlang der Strecke einer Kraftfahrlinie sind bestimmte feststehende Haltestellen festzusetzen, an denen Fahrgäste ein- und aussteigen können."

2. Der bisherige § 1 Absatz 2 erhält die Bezeichnung § 1 Abs. 3.

3. Dem § 2 ist als Ziff. 4 anzufügen:

"4. Die Kraftfahreinrichtungen von Eisenbahnunternehmen, die fallweise als Ersatz für einzelne im Fahrplan enthaltene Schienenkurse mit Omnibussen dieser Unternehmen ohne Änderung des Fahrplanangebotes Fahrgäste ausschließlich von und zu den

- durch die betreffenden Schienenkurse bedienten Bahnhöfen und Haltestellen befördern.

Derartige Kraftfahreinrichtungen sind unter Nachweis der Unvertretbarkeit der Erbringung der Schienenleistung nach kaufmännischen Grundsätzen der Behörde zur Prüfung vorzulegen."

4. Im § 3 hat es anstelle "das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe" zu lauten "der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr".

5. § 4 Abs. 4 hat zu lauten:

"(4) Soll eine Konzession wiedererteilt werden, so ist bei der Erteilung vor allem der bisherige Konzessionsinhaber zu berücksichtigen."

6. Nach dem § 6 wird folgender § 6 a eingefügt:

"§ 6 a. (1) Stellt der Konzessionsinhaber spätestens sechs Monate vor Ablauf einer auf fünfzehn Jahre erteilten Konzession den Antrag auf Verlängerung der Konzessionsdauer bei sonst unverändertem Inhalt der Konzession, so ist diesem Antrag stattzugeben, sofern die Kraftfahrline ständige betrieben wurde und der Ausschlussgrund des § 4 Abs. 1 Ziff. 5 lit. a nicht vorliegt.

(2) Im Verfahren über die Verlängerung der Konzessionsdauer findet § 5 keine Anwendung."

7. § 9 Abs. 2 hat zu lauten:

"(2) Die Konzession erlischt, wenn der Konzessionsinhaber von der Verpflichtung zur Aufrechterhaltung des Betriebes enthoben wird:

1. während der ersten drei Jahre der Konzessionsdauer für mindestens eine Fahrplanperiode vorübergehend,

2. insgesamt für mehr als 1/3 der gesamten Konzessionsdauer vorübergehend,

3. dauernd zur Gänze."

8. In § 20 hat es anstelle "das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau" zu lauten "der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr".

A r t i k e l I I

(1) Dieses Bundesgesetz tritt mit
in Kraft.

(2) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betraut.

BUNDESMINISTERIUM FÜR ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR

Beilage B zu Zl. EB 42.100/4-II/4-1985

V O R B L A T T

=====

1. Problem:

Schaffung gesetzlicher Grundlagen um einzelne Schienenkurse, deren Betrieb unwirtschaftlich ist, für die jedoch ein Verkehrsbedürfnis besteht, durch geeignete Kraftfahreinrichtungen zu ersetzen.

Beseitigung redaktioneller Ungereimtheiten sowie Verwaltungsvereinfachung durch Verlängerung der Konzessionsdauer.

2. Ziel:

Ermöglichung eines Ersatzverkehrs für unwirtschaftliche Schienenkurse auf einfache Weise.

3. Inhalt:

Schaffung der gesetzlichen Grundlagen durch Ausnahme von der Konzessionspflicht.

4. Alternative:

keine

5. Kosten:

Durch die Novelle erwachsen dem Bund keine Mehrleistungen, es sind vielmehr unter Umständen Entlastungen des Staatshaushaltes zu erwarten.

BUNDESMINISTERIUM FÜR ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR

Beilage C zu Zl. EB 42.100/4-II/4-1985

E R L Ä U T E R U N G E N

=====

Allgemeiner Teil

1. Das derzeit geltende Kraftfahrliniengesetz wurde im Jahre 1952 erlassen und geht in seinen Grundzügen auf deutsche und österreichische Rechtsvorschriften zurück.

Durch die rasante Entwicklung des Kraftfahrlinienverkehrs seit Erlassung des geltenden Gesetzes - derzeit werden von den Kraftfahrlinien pro Jahr rund 486 Millionen Fahrgäste befördert - wird nunmehr in absehbarer Zeit eine Neuregelung des Kraftfahrlinienrechtes erforderlich. Bis zur Erlassung eines solchen umfassenden Kraftfahrliniengesetzes sollen mit der vorliegenden Novelle Anpassungen an veränderte Verkehrsbedürfnisse vorgenommen und offenbare redaktionelle Versehen im geltenden Gesetz bereinigt werden.

2. Die Österreichischen Bundesbahnen sind unter Bedachtnahme auf das öffentliche Interesse nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen. Dies ist in § 2 des Bundesbahngesetzes normiert, gleichzeitig aber auch das Ziel jedes Eisenbahnunternehmens. Diesen soll die Möglichkeit eröffnet werden, Kurse, für die ein Verkehrsbedürfnis zwar besteht, welches aber mit Zugsgarnituren nicht wirtschaftlich befriedigt werden kann, durch Omnibuskurse zu ersetzen.

3. Die weiteren Änderungen sind aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung sowie aus rechtstheoretischen Überlegungen notwendig.

4. Die verfassungsmäßige Zuständigkeit des Bundes zur Gesetzgebung und Vollziehung gründet sich auf Artikel 10 Abs. 1 Ziff. 8 B-VG (Angelegenheiten des Gewerbes).

Besonderer Teil

(zu den einzelnen Bestimmungen)

Zu Z. 1 (§ 1 Abs. 2)

Das für den Kraftfahrlinienverkehr wesentliche Merkmal der Einrichtung bestimmter Haltestellen grenzt diesen Verkehr von anderen Arten der Personenbeförderung ab. Der Umstand, daß der Ort der Haltestelle von vornherein feststeht und von der Kraftfahrlinie immer angefahren werden muß, ist ein weiteres Wesensmerkmal des Kraftfahrlinienverkehrs.

Die Festsetzung der Haltestellen ist wohl im § 26 der 1. Durchführungsverordnung zum Kraftfahrliniengesetz 1952, BGBl.Nr. 206/1954, geregelt, entbehrte bisher aber einer gesetzlichen Grundlage.

Zu Z. 3 (§ 2 Ziff. 4)

Diese Bestimmung soll jene Verkehre von der Konzessionspflicht ausnehmen, die von den Bahnen fallweise anstelle von Schienenkursen durchgeführt werden und die der aus wirtschaftlichen Gründen gebotenen Anpassung der Verkehrsnachfrage an das Verkehrsangebot dienen.

Um von vornherein klarzustellen, daß es sich hiebei nur um Verkehre handelt, die als Ersatz für wirtschaftlich nicht vertretbare Schienenkurse geführt werden und gleichzeitig das öffentliche Interesse nicht verletzen sollen, sind die Haltepunkte der ersatzweise zu führenden Kraftfahreinrichtungen bei den Bahnhöfen und Haltestellen festgesetzt, die für den zu ersetzenden Schienenkurs vorgesehen sind.

Zu Z. 4 (§ 3)

Diese Änderung hat redaktionellen Charakter.

Zu Z. 5 (§ 4 Abs. 4)

Da das Kraftfahrliniengesetz 1952 nur befristete Konzessionen kennt, entbehrt der erste Halbsatz der bisher geltenden Regelung eines normativen Sinns.

Durch die nunmehrige Textierung soll dem Wunsch des Gesetzgebers nach erleichterter Wiedererteilung von Konzessionen Rechnung getragen werden.

Zu Z. 6 (§ 6 a)

Da - sofern der Konzessionsinhaber die Kraftfahrlinie während der gesamten Konzessionsdauer ständig betrieben hat - ein entsprechendes Verkehrsbedürfnis auch nach Ablauf der Konzessionsdauer anzunehmen ist, wäre im Falle des Antrages auf Verlängerung der Konzessionsdauer nur die Verkehrssicherheit und der Bauzustand der von dieser Kraftfahrlinie befahrenen Straßen zu prüfen (§ 4 Abs. 1 Ziff. 5 lit. a KfLG 1952). Ein Verfahren nach § 5 ist deshalb entbehrlich, weil sich am Bestand und Umfang der Kraftfahrlinie nichts ändert.

Zu Z. 7 (§ 9 Abs. 2)

Bisher erlosch die Konzession nur bei dauernder und gänzlicher Enthebung von der Betriebspflicht. Das Vorliegen eines vom Gesetz als Erfordernis für die Erteilung einer Konzession genannten entsprechenden Verkehrsbedürfnisses kann aber keineswegs angenommen werden, wenn bereits während der ersten drei Jahre der Konzessionsdauer - mangels ausreichenden Verkehrsbedürfnisses - um Enthebung von der Betriebspflicht angesucht wird. Weiters wird das Vorliegen eines entsprechenden Verkehrsbedürfnisses auch dann zu verneinen sein, wenn während eines Drittels der gesamten Konzessionsdauer, die regelmäßig 15 Jahre umfaßt - insgesamt also während 5 Jahren -, ein Verkehrsbedürfnis nicht vorgelegen ist.

Zu Z. 8 (§ 20)

Diese Änderung hat redaktionellen Charakter.

Die Mitkompetenz des zitierten Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau wurde durch § 13 Bundesministeriengesetz 1973, BGBl.Nr. 389, beseitigt.

BUNDESMINISTERIUM FÜR ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR

Beilage D zu Zl. EB 42.100/4-II/4-1985

TEXTGEGENÜBERSTELLUNGGeltender Text

1.

§ 1 Abs. 1:

§ 1. (1) Der Betrieb einer Kraftfahrlinie, das ist die dem öffentlichen Verkehr dienende, planmäßige entgeltliche Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen zwischen bestimmten Punkten bedarf einer Konzession nach diesem Bundesgesetz.

2.

§ 1 Abs. 2

(2) Die Konzession zur Personenbeförderung nach Abs. 1 umfaßt auch die Berechtigung zur Beförderung des Reisegepäcks der Fahrgäste und von Gegenständen des täglichen Bedarfes, letztere nur, soweit sie mit den für die Personenbeförderung verwendeten Kraftwagen vorgenommen wird.

3.

§ 2 Ziff. 1 bis 3

§ 2. Einer Konzession nach § 1 bedürfen nicht:

1. die Kraftfahreinrichtungen, die ein Unternehmer zur Beförderung lediglich der eigenen Angestellten und Arbeiter ausschließlich zur Beförderung von oder zur Arbeitsstätte oder innerhalb dieser unterhält;

2. die Kraftfahreinrichtungen zur Beförderung der Wohngäste (Pflegerlinge) und der Bediensteten von Gaststätten mit Fremdenbeherbergung, Heilanstalten, Erholungsheimen u. dgl. durch Kraftfahrzeuge dieser Unternehmen vom eigenen Betrieb zu den nächsten in Betracht kommenden Aufnahmestellen des öffentlichen Verkehrs und umgekehrt;

3. die Kraftfahreinrichtungen der Post, die mit posteigenen Fahrzeugen und mit höchstens vier Sitzplätzen ausschließlich des Führersitzes betrieben werden und in planmäßig vorgerechneten Postkursen der Postbeförderung dienen (Landkraftposten).

Entwurfstext

1.

§ 1 Abs. 1:

§ 1 Abs. 1 lautet wie geltender Abs. 1

§ 1 Abs. 2

(2) Entlang der Strecke einer Kraftfahrlinie sind bestimmte feststehende Haltestellen festzusetzen, an denen Fahrgäste ein- und aussteigen können.

2.

§ 1 Abs. 3

§ 1 Abs. 3 lautet wie geltender Absatz 2

3.

§ 2 Ziff. 1 bis 3

§ 2 Ziff. 1 bis 3 lautet wie geltende Ziff. 1 bis 3

§ 2 Ziff. 4

4. Die Kraftfahreinrichtungen von Eisenbahnunternehmen, die fallweise als Ersatz für einzelne im Fahrplan enthaltene Schienenkurse mit Omnibussen dieser Unternehmen ohne Änderung des Fahrplanangebotes Fahrgäste ausschließlich von und zu den durch die betreffenden Schienenkurse bedienten Bahnhöfen und Haltestellen befördern. Derartige Kraftfahreinrichtungen sind unter Nachweis der Unvertretbarkeit der Erbringung der Schienenleistung nach kaufmännischen Grundsätzen der Behörde zur Prüfung vorzulegen.

4.
§ 3

§ 3. Zur Erteilung der im § 1 vorgesehenen Konzession ist der Landeshauptmann, hinsichtlich der Kraftfahrlinien, die sich über zwei oder mehrere Bundesländer erstrecken oder eine durchlaufende Verbindung mit dem Auslande herstellen oder die vom Bund oder einem Unternehmer des öffentlichen Eisenbahnverkehrs betrieben werden sollen, das Bundesministerium für Verkehr und versatzlichte Betriebe zuständig.

4.
§ 3

§ 3 - anstelle des bezeichneten Bundesministeriums wird "der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr" gesetzt, ansonsten unverändert.

5.
§ 4 Abs. 1 bis 3

§ 4. (1) Die Konzession kann erteilt werden, wenn:

1. der Bewerber zuverlässig und geeignet ist und die Sicherheit des Betriebes und die Leistungsfähigkeit des Unternehmens gewährleistet sind;

2. der Bewerber die österreichische Staatsbürgerschaft besitzt beziehungsweise im Falle einer juristischen Person seinen Sitz im Inlande hat;

3. ein entsprechendes Verkehrsbedürfnis vorhanden ist;

4. die Art der Linienführung eine zweckmäßige und wirtschaftliche Befriedigung des in Betracht kommenden Verkehrsbedürfnisses gewährleistet und

5. das Unternehmen auch sonst öffentlichen Interessen nicht zuwiderläuft. Dieser Ausschließungsgrund liegt insbesondere dann vor, wenn

a) die neue Kraftfahrlinie auf Straßen durchgeführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes für diesen Verkehr nicht eignen, oder

b) der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch die Verkehrsunternehmen, in deren Verkehrsbereich die neue Linie ganz oder teilweise fällt, zu gefährden geeignet ist, oder

c) der beantragte Kraftfahrlinienverkehr einer dem öffentlichen Bedürfnis mehr entsprechenden Ausgestaltung des Verkehrs durch die Verkehrsunternehmen, in deren Verkehrsbereich die neue Linie ganz oder teilweise fällt, vorgriffe und einer von diesen die notwendige Verbesserung der Verkehrsbedienung innerhalb einer von der Konzessionsbehörde festzusetzenden angemessenen Frist von höchstens sechs Monaten vornimmt.

(2) Von den Erfordernissen des Abs. 1 Z. 1 und 2 sind der Bund und die Unternehmer des öffentlichen Eisenbahnverkehrs ausgenommen.

(3) Von den Erfordernissen des Abs. 1 Z. 2 kann das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe aus Gründen des öffentlichen Interesses befreien. Ausländer sind gegen Nachweisung der formellen Reziprozität seitens des Staates, dem sie angehören, in bezug auf die Einrichtung und den Betrieb eines Kraftfahrlinienunternehmens den Inländern gleichgestellt.

5.
§ 4 Abs. 1 bis 3
§ 4 Abs. 1 bis 3 lautet
wie geltender § 4 Abs. 1 - 3.

• § 4 Abs. 4

(4) Soll für eine Linie, für die eine befristete Konzession erteilt worden ist, eine neue Konzession erteilt werden, so ist bei der Erteilung vor allem der bisherige Konzessionsinhaber zu berücksichtigen.

6.

7.

§ 9 Abs. 1

§ 9. (1) Die Konzessionsbehörde hat den Konzessionsinhaber auf seinen Antrag von der Verpflichtung des § 3 Z. 1 vorübergehend oder dauernd für den ganzen Betrieb oder einen Teil desselben zu erheben, wenn ihm die Weiterführung des Betriebes nicht mehr zugemutet werden kann, oder wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht.

§ 4 Abs. 4

(4) Soll eine Konzession wiedererteilt werden, so ist bei der Erteilung vor allem der bisherige Konzessionsinhaber zu berücksichtigen.

6.

§ 6 a Abs. 1 und 2

§ 6 a (1) Stellt der Konzessionsinhaber spätestens sechs Monate vor Ablauf einer auf fünfzehn Jahre erteilten Konzession den Antrag auf Verlängerung der Konzessionsdauer bei sonst unverändertem Inhalt der Konzession, so ist diesem Antrag stattzugeben, sofern die Kraftfahrline ständig betrieben wurde und der Ausschlussgrund des § 4 Abs. 1 Ziff. 5 lit. a nicht vorliegt.

(2) Im Verfahren über die Verlängerung der Konzessionsdauer findet § 5 keine Anwendung.

7.

§ 9 Abs. 1

§ 9 Abs. 1 lautet wie geltender § 9 Abs. 1.

§ 9 Abs. 2

(2) Die Konzession erlischt, wenn der Konzessionsinhaber von der Verpflichtung zur Aufrechterhaltung des Betriebes dauernd zur Gänze enthoben wird.

§ 9 Abs. 2

(2) Die Konzession erlischt, wenn der Konzessionsinhaber von der Verpflichtung zur Aufrechterhaltung des Betriebes enthoben wird:

1. während der ersten drei Jahre der Konzessionsdauer für mindestens eine Fahrplanperiode vorübergehend,
2. insgesamt für mehr als 1/3 der gesamten Konzessionsdauer vorübergehend,
3. dauernd zur Gänze.

8.

§ 20

§ 20. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau betraut.

8.

§ 20

§ 20 - anstelle der bezeichneten Bundesministerien wird "der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr" gesetzt, ansonsten unverändert.