

U

Amt der Steiermärkischen Landesregierung  
Präsidialabteilung

GZ.: Präs - 21 Ka 15 - 85/1

Graz, am 30.Juli 1985

Ggst.: Entwurf einer Novelle  
zum Kraftfahrliniengesetz 1952/KflG-Novelle  
1985);  
Stellungnahme.

Tel.: 7031/2428 od. 2671

ZI.	88	-GE/98
Datum:	2. AUG. 1985	
Verteilt	8. Aug. 1985 Malt	

*S. Klauspreiter*

- 1. Dem Präsidium des Nationalrates, 1010 Wien I., Dr.Karl Renner-Ring 3 ( mit 25 Abdrucken );
- 2. allen steirischen Mitgliedern des Nationalrates;
- 3. allen steirischen Mitgliedern des Bundesrates;
- 4. allen Ämtern der Landesregierungen (Landesamtsdirektion);
- 5. der Verbindungsstelle der Bundesländer beim Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 1014 Wien, Schenkenstraße 4,

zur gefälligen Kenntnisnahme.

Für die Steiermärkische Landesregierung:

Der Landeshauptmann:

Dr. Krainer eh.

F. d. R. d. A.:



AMT DER  
STEIERMÄRKISCHEN LANDESREGIERUNG

8011 Graz, Landesregierung – Präsidialabteilung

An das  
Bundesministerium für öffentliche Wirt-  
schaft und Verkehr  
Sektion II, Abteilung 4  
Liechtensteinstraße 3  
1090 W i e n

GZ Präs - 21 Ka 15 - 85/1

Ggst Entwurf einer Novelle  
zum Kraftfahrliniengesetz 1952 /KflG-Novelle  
1985).

Präsidialabteilung  
8010 Graz, Hofgasse 15  
DVR 0087122  
Bearbeiter  
**Dr.Wielinger**  
Telefon DW (0316) 851/7031/2428  
Telex 031838 lgr gz a  
Parteienverkehr  
Montag bis Freitag 8 bis 12 Uhr  
Bitte in der Antwort das Geschäftszeichen  
dieses Schreibens anführen

Graz, am 30.Juli 1985

Zu dem mit Note vom 3.Mai 1985 anher übermittelten Entwurf  
einer Kraftfahrliniengesetznovelle 1985 wird nachstehende  
Stellungnahme abgegeben:

I. Zu den einzelnen Bestimmungen:

Zu Art.I Z.1 (§ 1 Abs.2):

Haltestellen sind zusätzlich auch am Anfangs- und  
Endpunkt der Strecke einer Kraftfahrlinie festzu-  
setzen und nicht nur entlang einer solchen.

Die Definition einer Haltestelle als Aufnahmestelle  
des öffentlichen Verkehrs erschiene noch notwendig.

Zu Art.I Z.4 (§ 2 Z.4):

Die Haltestellen der Schiene (Bahnhöfe) sind oftmals  
durch Busse nicht oder nur schwer anfahrbar (keine  
Straßenverbindungen oder nur lastbeschränkte, so daß  
Großraumbusse dort weder verkehren können noch dürfen

./. .

- 2 -

und Wendemöglichkeiten fehlen) und auch oft abseits der Orte gelegen. Verkehrt zusätzlich parallel nun zu einem dort bestehenden öffentlichen Verkehrsmittel ein Schienenersatzverkehr, so werden die Fahrgäste verwirrt, weil in manchen Bussen zum Schienentarif und in anderen wieder zum Kraftfahrlinentarif die Beförderung durchgeführt wird. Die unterschiedlichen Entgelte für die Beförderungsleistung sind vor allem bei den Sozialtarifen der Schiene (Ermäßigungen) gravierend. Daher sollte es dem Eisenbahnunternehmen auch zusätzlich ermöglicht werden, das vorhandene Verkehrsbedürfnis durch das schon bestehende öffentliche oder private und parallelführende Kraftfahrlinienunternehmen befriedigen zu lassen.

Zu Art.I Z.5 (§ 4 Abs.4):

Diese Bestimmung soll aber nur dann zur Anwendung kommen, wenn der Konzessionsinhaber nachweislich in den letzten 15 Jahren mindestens 10 Jahre selbst die Konzession ausgeübt und nicht die Betriebsführung einem anderen Unternehmen übertragen hat; denn zu den Voraussetzungen, unter denen ein Konzessionswerber die Kraftfahrlinienkonzession erhalten kann, zählen u.a. auch die "Eignung" und die "Zuverlässigkeit". Schließlich soll gemäß § 8 Z.1 KfLG 1952 die Konzession vom Konzessionsträger selbst ausgeübt werden.

Zu Art.I Z.6 (§ 6a):

Abs.1 sollte lauten: "Stellt ... Kraftfahrlinie ständig von ihm selbst betrieben wurde und die Ausschließungsgründe des § 4 Abs.1 Z.1 und 5 lit.a nicht vorliegen." Siehe dazu auch die Anmerkung zu § 4 Abs.4.

./. .

- 3 -

**III. Es wird angeregt, auch folgende Bestimmungen des Kraftfahrliniengesetzes 1952 zu ändern:**

**1. § 3:**

Bemühen sich zwei Bewerber um die gleiche Konzession zum Betrieb einer sogenannten Einlandlinie und sind zwei verschiedene Konzessionsbehörden (Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr sowie der Landeshauptmann) zuständig, so müßte zwischen den beiden Konzessionsbehörden einvernehmlich eine Entscheidung herbeigeführt werden.

**2. § 4 Abs.1 Z.1:**

Einführung einer "Eignungsprüfung" analog dem Gelegenheitsverkehrsgesetz für private Konzessionswerber.

Dem Präsidium des Nationalrates werden unter einem 25 Abdrucke dieser Stellungnahme übermittelt.

Für die Steiermärkische Landesregierung  
Der Landeshauptmann

