



AMT DER
STEIERMÄRKISCHEN LANDESREGIERUNG

8011 Graz, Landesregierung – Präsidialabteilung
An das
Bundesministerium für öffent-
liche Wirtschaft und Verkehr
Sektion II, Abteilung 4

Radetzkystraße 2
1030 Wien

GZ Präs - 22.00-76/90-2

Ggst Neufassung des Kraftfahrliniengesetzes
Bezug 244.017/21-II/4/90

Präsidialabteilung
8011 Graz, Hofgasse 15

DVR 0087122

Bearbeiter

Harald Novak
Telefon DW (0316) 877/ 3422
Telex 311838 lrgzz a
Telefax (0316) 877/2339

Parteienverkehr
Montag bis Freitag 8 bis 12 Uhr

Bitte in der Antwort das Geschäftszeichen (GZ)
dieses Schreibens anführen

Graz, am 30. Juli 1990

Betrifft **GESETZENTWURF**

Zl. 44 GE/910

Datum: 3. AUG. 1990

3. Aug. 1990

Verteilt

St. Klausgruber

Auf Grund der do. Einladung vom 20. April 1990 wird folgende Stellung-
nahme bezogen:

I. Allgemeines:

Eine Bevorzugung der staatlichen Verkehrsträger gegenüber den privaten Kraftfahrliniunternehmungen auf dem Sektor des Kraftfahrliniengesetzes erscheint nicht mehr gerechtfertigt zu sein. Ein neues Kraftfahrliniengesetz müßte somit eine Gleichstellung aller Kraftfahrliniunternehmer gewährleisten. Diese Gleichstellung müßte aber auch im Interesse der Fahrgäste bei den Tarifen und der Abdeckung von ermäßigten Tarifen für bestimmte Personengruppen zum Tragen kommen.

Gerade in der heutigen Zeit legt der Fahrgäst auf eine rasche und bequeme Beförderung immer mehr Wert. Mangelnde Bequemlichkeit und Zeitverlust lassen nur allzu rasch beim Fahrgäst den Gedanken aufkommen, wieder mit dem eigenen PKW oder mit einer PKW-Fahrgemeinschaft zu reisen. Es ist daher nicht akzeptabel, den Bus lediglich als Zubringer zum Schienenverkehr anzusehen. Beim Versuch, die Fahrgäste unbedingt auch zur Benützung der Schiene zu zwingen, darf nicht vergessen werden, daß für viele Fahrgäste dies dann mit längeren Fahrzeiten, aber auch mit der Unbequemlichkeit eines mehrmaligen Umsteigens verbunden ist.

Bei der Neufassung des Kraftfahrliniengesetzes müßte auch unbedingt Vorsorge getroffen werden, daß bestehende Rechte aufrecht bleiben und in sie auch nicht eingegriffen wird.

Auf bestehende und noch zu erwartende Verkehrsverbinden ist Bedacht zu nehmen.

Auch müßte bei der Erarbeitung eines Entwurfes eines neuen Kraftfahrliniengesetzes darauf geachtet werden, daß der Gesetzesstext in einer Form erstellt wird, die der Rechtsprechung die Möglichkeit gibt, auf Grund von klaren und eindeutigen Begriffen eine Kontrolle vorzunehmen.

Die beabsichtigte Novellierung wird daher begrüßt.

II. Im Einzelnen wird vorgeschlagen:

1.) Zum Kraftfahrliniengesetz:

Zu § 2:

Das Kraftfahrliniengesetz in seiner derzeitigen Fassung beinhaltet keine Bestimmung, die dem Gesetzesstext des § 18 Abs 6 Eisenbahngesetz ("Bei vorübergehenden Störungen des Eisenbahnbetriebes ist das Eisenbahnunternehmen berechtigt, die Beförderung mit Fahrzeugen durchzuführen, die nicht an Schienen gebunden sind") Rechnung trägt.

Im § 2 ist daher folgende Ergänzung aufzunehmen: "Eisenbahnunternehmen, bei kurzzeitigen vorübergehenden Störungen des Eisenbahnbetriebes. Diese Schienenersatzverkehre werden zum Schienentarif durchgeführt."

Zu § 4 Abs 1:

Die Ziffer 1 ist durch einen Befähigungsnachweis gemäß § 5 Abs. 2 Gelegenheitsverkehrsgesetz zu erweitern.

Zu § 4 Abs 4:

Im Hinblick auf die hohen Kosten, die mit der Errichtung einer Kraftfahrlinie verbunden sind, sollte dieser Absatz wie folgt abgeändert werden:

"Soll für eine Linie, für die eine befristete Konzession erteilt worden ist, eine neue Konzession erteilt werden, ist, soferne sich der bisherige Konzessionsinhaber um eine Erteilung bewirbt, diesem die Konzession in mindestens dem bisherigen Umfang zu erteilen".

Zu § 5 Abs 3:

Im Hinblick auf den Postenlauf und aus terminlichen Gründen ist oft die Einhaltung der Mindestfrist von 30 Tagen nicht mehr möglich. Eine Außerungsfrist von mindestens 6 Wochen, höchstens jedoch 8 Wochen, wäre einzuräumen.

Zu § 6 Abs 1:

Im Hinblick auf das aufwendige und arbeitsintensive Verwaltungsverfahren sowie auf die Kosten, die mit einer Kraftfahrlinie verbunden sind, sollte eine Konzession auf 20 Jahren erteilt werden, wobei sich diese automatisch um jeweils 15 Jahre verlängern sollte, soferne kein Verzicht des Unternehmens oder ein Entzug der Behörde vorliegt. Dies würde auch eine wesentliche Verwaltungsvereinfachung und Entlastung der Behördenstellen mit sich bringen.

Zu § 7:

Hier sollte es statt "die Konzession rücknehmen" heißen: "die Konzession entziehen".

Zu § 8 Abs 3:

Es sollte gesetzlich verankert werden, in welcher Form und in welchem Ausmaß jenen Personen ein Teil des Fahrpreises abgegolten wird, denen eine Ermäßigung zuerkannt wurde.

Zu § 8 Abs 4:

Das Wort "unentgeltlich" wäre zu streichen, da nicht einzusehen ist, warum sowohl die privaten Kraftfahrlinienunternehmungen als auch der Kraftwagendienst der Österreichischen Bundesbahnen die Briefpost unentgeltlich zu befördern haben.

Zu § 12:

Im zweiten Satz sind die Worte "im Amtlichen Österreichischen Kursbuch" zu streichen.

Zu § 16 Abs 1:

Nachdem immer wieder Schwierigkeiten auftreten, Personen, die ohne eine entsprechende Berechtigung kraftfahrlinienähnliche Beförderungen durchführen, entsprechend bestrafen zu können, ist der Abs 1 wie folgt zu ergänzen:

"Bei kraftfahrlinienähnlichen Beförderungen ohne eine entsprechende Konzession nach diesem Bundesgesetz oder bei Übertretung der Bestimmungen des Bundesgesetzes". Außerdem müßte der Betrag von 30.000 S einer zeitgemäßen Anhebung unterzogen werden.

Zu § 16 Abs 2:

Der Abs 2 hätte zu entfallen, da nicht einzusehen ist, weshalb die Strafbestimmungen im Bereich der Post- und Telegrafenvverwaltung sowie der Österreichischen Bundesbahnen nicht gelten sollen.

Zu § 18:

Diese Bestimmung könnte gestrichen werden.

Zu § 19:

Im Rahmen der neu zu fassenden Übergangsbestimmungen müßte unbedingt festgehalten werden, daß bei einer Abänderung des Kraftfahrliniengesetzes bestehende Rechte nicht berührt werden dürfen.

2.) Zur 1. Durchführungsverordnung zum Kraftfahrliniengesetz:

Zu § 9 Abs 3:

Es müßte ausreichen, pro Ort nur eine Haltestelle anzugeben und die zusätzlichen Haltestellen am Ende des Fahrplanes unter "weiteren Haltestellen" anzuführen.

Die Anführung der genehmigten Beförderungspreise erscheint nur dann sinnvoll, wenn sie vom Regeltarif abweichen.

Zu § 9 Abs 4:

Hier müßte die Bezeichnung "Amtliches Österreichisches Kursbuch" entfallen.

Zu § 11:

Änderung:

§ 11 Abs 1 Kraftfahrlinien dürfen den Bestimmungen dieser Verordnung und dem KFG 1967, BGBI 267/1967 in der geltenden Fassung sowie der hiezu ergangenen KDV 1967, BGBI 399/67 in der geltenden Fassung, entsprechen. Die Fahrzeuge müssen den Anforderungen des Linienverkehrs Rechnung tragen.

(2): Als Linienfahrzeuge kommen in Betracht:

- 1.) Omnibusse einschließlich der Oberleitungsbussen und Gyrobussen
- 2.) Anhängewagen zur Personenbeförderung
- 3.) Sattelkraftfahrzeuge
- 4.) Gelenkkraftfahrzeuge
- 5.) In Ausnahmefällen Konzessionsbehörde

(3) In Verbindung mit Fahrzeugen nach Abs 2, Z 1, 3 und 5 dürfen Einachsanhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 2 t für die Gepäckbeförderung mitgeführt werden. Hierdurch werden die Bestimmungen des § 61 KDV 1967 über das Mitführen von Einachsanhängern nicht berührt.

Zu § 12:

Alle Kraftfahrlinienfahrzeuge sollten mit Zielschildern ausgestattet sein und die Beschilderung sollte nicht nur vorne, sondern auch seitlich und hinten vorgeschrieben werden.

Zu § 13:

(1) Die Linienfahrzeuge müssen mit einem Wegmeßgerät (Kilometerzähler) und einem Geschwindigkeitsmesser ausgerüstet sein.

(2) Linienfahrzeuge mit mehr als 16 Fahrgastplätzen müssen mit geeigneten Fahrtschreibern und Wegstreckenmessern ausgerüstet sein, die so beschaffen sind, daß sie nicht von Unbefugten in Betrieb oder außer Betrieb gesetzt werden können. Dies gilt nicht für Kraftfahrzeuge mit einer mehr als 1 km.

(3) Der Fahrtenschreiber aufschreiben. Die Schaublätter sind vor Antritt der Fahrt mit dem Namen des Lenkers, dem Ausgangspunkt Stand des Kilometerzählers einzutragen. Die Schaublätter sind der Behörde auf Verlangen zur Einsichtnahme vorzulegen. Der Unternehmer hat sie ein Jahr lang, gerechnet vom Tag der letzten Eintragung, aufzubewahren.

(4) Die in den Bauart angehören.

Der Abs 5 ist zur Gänze zu streichen und durch nachfolgenden zu ersetzen:

(5) Der Unternehmer (Konzessionsinhaber oder Betriebsleiter, falls ein solcher bestellt wurde), oder dessen Beauftragter hat den Fahrtenschreiber und dessen Antriebseinrichtung (Fahrtenschreiberanlage) nach jedem Einbau und jeder Reparatur dieser Anlage und nach jeder Änderung der Wegdrehzahl oder des wirksamen Reifenumfangs des Kraftfahrzeuges, sonst mindestens einmal von innerhalb von zwei Jahren seit der letzten Prüfung, durch einen gemäß § 125 KFG 1967 bestellten Sachverständigen, durch die Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge oder durch einen hiezu gemäß § 24 (5) KFG 1967 ermächtigten prüfen zu lassen, ob Einbau, Zustand, Meßgenauigkeit und Arbeitsweise der Fahrtenschreiberanlage die richtige Wirkung des Fahrtenschreibers ergeben. Ein Nachweis über das Ergebnis der letzten durchgeführten Überprüfung der Fahrtenschreiberanlage ist bei einer Überprüfung gemäß § 32 Durchführungsverordnung zum Kraftfahrliniengesetz 1952 vorzulegen.

Zu § 14:

(1) Bei den Einstiegen werden können.

(2) Im Ortslinienverkehr müssen bei Fahrzeugen, die nach Inkrafttreten dieser Verordnung gemäß dem § 11 dieser Verordnung erstmalig zugelassen werden abgeschirmt sein.

(3) Falls solche Fahrzeuge 300 mm betragen.

Zu § 20:

Die unter 1 lit 2 angeführten Zahlen von 20 bzw 50 Fahrzeugen erscheinen nicht mehr zeitgemäß. Es müßten die Zahlen von 20 auf 50 und von 50 auf 100 erhöht werden. Nicht zuletzt sind auch tüchtige und ambitionierte Fachkräfte mit HTL- oder Hochschulabschluß für derartige Aufgaben kaum zu bekommen.

§ 20 Abs 2 Z 3:

Die Erlaubnis zur Führung von Kraftwagen mit nicht mehr als 8 Plätzen für beförderte Personen außer dem Lenkerplatz und Sonderkraftfahrzeuge, auch wenn mit ihnen ein leichter Anhänger gezogen wird (Führerschein der Gruppe C).

(3) Werden in einem Unternehmen fachtechnische Praxis

Die Erlaubnis zur Führung von Kraftwagen mit nicht mehr als 8 Plätzen für beförderte Personen außer dem Lenkerplatz und Sonderkraftfahrzeuge, auch wenn mit ihnen ein leichter Anhänger gezogen wird (Führerschein der Gruppe C).

(4) Der Unternehmer Kraftfahrliniengesetz keine Anwendung.

Zu § 23 Abs 1 Z 4:

Der Lenker eines Omnibusses ist derzeit nicht mehr in der Lage, die Unterbringung des Handgepäcks zu überwachen. Dieser Punkt wäre daher zur Gänze zu streichen.

Zu § 23 Abs 2:

Da in den Autobussen keine Schaffner mehr eingesetzt werden, wäre dieser Punkt zur Gänze zu streichen.

Zu § 24 Abs 1:

Im 3. Satz ist das Wort "Ortslinienverkehr" durch das Wort "Stadtlinienverkehr" zu ersetzen.

Zu § 26 Abs 2:

Dieser Absatz ist zu streichen, nachdem die wirtschaftliche Situation im Kraftfahrlinienverkehr kaum irgendwelche zusätzlichen Investitionen zuläßt. Im Wege der Schulwegsicherung ist durch die Gemeinden hiefür Sorge zu tragen.

Zu § 30 Abs 1:

Die Worte "die Arme von der Fahrbahn fortweisend" können gestrichen werden. Die derzeitige Diktion hat fallweise zu Schwierigkeiten geführt.

Zu § 33 Abs 1:

(1) Die Zustandsprüfungen nach § 32 Abs 2 Z 1 und 2 sind vom zuständigen Landeshauptmann bei den im § 57 (2) KFG 1967 vorgesehenen Stellen gleichzeitig mit den Prüfungen bzw Überprüfungen nach § 55 KFG 1967 vornehmen zu lassen.

(2) Zustandsprüfungen nach § 32 Abs 2 Z 2 können von den juristischen Personen, für die die Ausnahmebestimmungen des § 55 KFG 1967 gelten, im eigenen Wirkungskreis unter der Verantwortlichkeit des Leiters des Betriebsdienstes durchgeführt werden.

(3) Die Zustandsprüfungen ... Leiter des Betriebsdienstes vorgenommen werden.

(4) Die Durchführung der Zustandsprüfung ist im Wagenbuch im Sinne des § 87 (5) KFG 1967 sowie im Typenschein oder im Einzelgenehmigungsbescheid im Sinne der §§ 30 und 31 KFG 1967 vorzumerken.

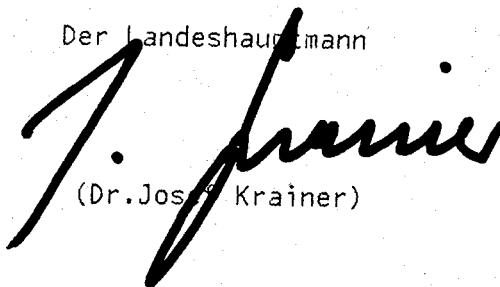
Zu § 35 Abs 1:

Hiezu wird angeführt, daß im § 103 Abs 5 lit a KFG 1967, in der derzeit geltenden Fassung, eine gleichartige Überprüfung halbjährlich vorgeschrieben ist.

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

Für die Steiermärkische Landesregierung

Der Landeshauptmann



A large, handwritten signature in black ink, appearing to read "J. Kainer".

(Dr. Josef Kainer)

