

**199 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XI. GP.**

4. 10. 1966

**Regierungsvorlage**

**Bundesgesetz vom  
mit dem das Kraftfahrliniengesetz 1952 ab-  
geändert wird**

Im § 18 Abs. 1 ist die Datumsangabe „31. Jänner 1967“ durch die Datumsangabe „31. Jänner 1982“ zu ersetzen.

Der Nationalrat hat beschlossen:

**Artikel I**

Das Kraftfahrliniengesetz 1952, BGBl. Nr. 84, wird wie folgt abgeändert:

**Artikel II**

Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist das Bundesministerium für Verkehr und staatliche Unternehmungen im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie betraut.

## Erläuternde Bemerkungen

Gemäß § 18 Abs. 1 des Kraftfahrlineiengesetzes 1952, BGBl. Nr. 84, wurden jene Berechtigungen zum Betrieb von Kraftfahrlinien, die bis zum 17. März 1952 rechtskräftig auf ein Jahr oder länger erteilt worden waren, als Konzessionen nach diesem neuen Kraftfahrlineiengesetz bis 31. Jänner 1967 verlängert. Mit dieser Bestimmung sollte erreicht werden, daß die Kontinuität im Kraftfahrlinienverkehr auf einen längeren Zeitraum erhalten bleibt und den Unternehmen, die Kraftfahrlinien betreiben, die Möglichkeit geboten wird, die erforderlichen, oft hohen Investitionen zur Einrichtung solcher Kraftfahrlinien zu tätigen.

Gemäß § 3 KfLG. 1952 ist für die Erteilung von Kraftfahrlinienkonzessionen der Landeshauptmann zuständig, hinsichtlich jener Kraftfahrlinien jedoch, die sich über zwei oder mehrere Bundesländer erstrecken, beziehungsweise internationaler Linien und solcher, die vom Bund oder einem Unternehmen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs betrieben werden, das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen kompetent.

Nach der derzeitigen Gesetzeslage läuft mit 31. Jänner 1967 ein Großteil der bestehenden Kraftfahrlinienkonzessionen ab und müßte im Zusammenhang mit der Neuerteilung all dieser Konzessionen in jedem einzelnen Fall ein umfangreiches Ermittlungsverfahren durchgeführt werden. Die Anzahl jener Konzessionen, für deren Erteilung — wie bereits oben ausgeführt — gemäß § 3 KfLG. 1952 das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen

zuständig ist, übersteigt die Zahl Tausend. Selbst bei der Annahme des günstigsten Falles, daß sich im Ermittlungsverfahren sämtliche gemäß § 5 KfLG. 1952 zu befragenden Stellen zu den neuen Konzessionsanträgen positiv äußern, in welchen Fällen die Konzessionsbescheide nicht besonders begründet werden müssen, ist zur formellen Durchführung des gesamten Verfahrens je Konzession ein Zeitraum von mindestens zwei Tagen erforderlich. Bei zirka 1000 Konzessionen entspricht dies zirka 2000 Arbeitstagen. Diese Arbeit würde jedoch im Hinblick auf das dem Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen zur Verfügung stehende Personal, aufgeteilt auf drei Sachbearbeiter und eine Schreibkraft, eine ganze Reihe von Jahren in Anspruch nehmen. Eine ähnliche übermäßige Belastung würde bei den Dienststellen der Landeshauptleute eintreten, soweit es sich um Konzessionen handelt, für deren Erteilung die Zuständigkeit des Landeshauptmannes gegeben ist. Bei der allgemein bekannten Personalknappheit und dem Wunsch nach Verwaltungsvereinfachung entsprechend, soll mit der gegenständlichen Gesetzesvorlage diesen beiden Faktoren Rechnung getragen werden.

Sollten einzelne Kraftfahrlinienunternehmen nicht die Absicht haben, ihre Linien weiter zu betreiben, so steht diesen Unternehmen gemäß § 9 KfLG. 1952 jederzeit die Möglichkeit offen, sich von der Verpflichtung zur Aufrechterhaltung des Betriebes dauernd und zur Gänze entheben zu lassen. Dies bedeutet, daß die neue Gesetzesvorlage auch in dieser Richtung ihre Deckung findet.