



REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für [REDACTED]

Verkehr

255/ME

öffentliche Wirtschaft und Verkehr

Sektion IV

A - 1030 Wien
Radetzkystraße 2

Bearbeiter: Mag. Unger
Tel.: 75 76 31 oder
75 65 01 Kl. 9149

Zl.: 134.017/1-IV/8/86

Betr.: Entwurf einer Novelle zum
Kraftfahrliniengesetz 1952
(Kf1G - Novelle 1986)

Beilagen

Gesetzesentwurf	
Zl. <i>40</i>	-GE/1986
Datum <i>1986 05 20</i>	
Verteilt <i>21. MAI 1986</i> <i>Rückzug</i>	

A. Klausgruber

Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr / Oberste Kraftfahrlinienbehörde beehrt sich, den beiliegenden Entwurf einer Kraftfahrliniengesetznovelle 1986 samt Erläuterungen dem Präsidium des Nationalrates zuzuleiten (fünf- undzwanzigfach) und allen anderen Stellen mit dem Ersuchen zu übermitteln, hiezu eine allfällige Stellungnahme

bis spätestens 27. Juni 1986

anher abzugeben. Wenn bis dahin keine gegenteilige Mitteilung erfolgt, darf angenommen werden, daß gegen den Entwurf keine Einwände vorzubringen sind.

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

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
Himmelfortgasse 9, 1015 Wien
8. Bundesministerium für Finanzen
Himmelfortgasse 4 - 8, 1010 Wien
9. Bundesministerium für Gesundheit und Umweltschutz
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
10. Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie
Stubenring 1, 1010 Wien
11. Bundesministerium für Inneres
Herrngasse 7, 1014 Wien
12. Bundesministerium für Justiz
Museumstraße 7, 1016 Wien
13. Bundesministerium für Landesverteidigung
Dampfschiffstraße 2, 1033 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 österreichische Bundesbahnen
Kraftwagendirektion
Gauermannngasse 4, 1010 Wien
20. Finanzprokuratur
Singerstraße 17, 1010 Wien
21. Kommission zur Vereinheitlichung und Vereinfachung
der österreichischen Rechtsordnung
Tegetthofgasse 3, 1010 Wien

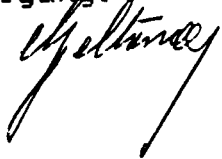
22. Oberste Gerichtshof
Schmerlingplatz 10, 1016 Wien
23. Verfassungsgerichtshof
Judenplatz 11, 1014 Wien
24. Verwaltungsgerichtshof
Judenplatz 11, 1014 Wien
25. Rechnungshof
Dampfschiffstraße 2, 1033 Wien
26. Volksanwaltschaft
Singerstraße 17, 1015 Wien
27. Amt der Burgenländischen Landesregierung
Landhaus, 7000 Eisenstadt
28. Amt der Kärntner Landesregierung
Arnulfplatz 1, 9010 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, 8011 Graz
33. Amt der Tiroler Landesregierung
Landhaus, 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 Eugen-Straße 20 - 22, 1041 Wien
42. Präsidentenkonferenz der Land-
wirtschaftskammern österreichs
Löwelstraße 12, 1014 Wien
43. österreichischer Landarbeiterkammertag
Marco d'Avianogasse 1, 1015 Wien
44. österreichischer Rechtsanwaltskammertag
Rotenturmstraße 13, 1010 Wien
45. österreichische Notariatskammer
Landesgerichtsstraße 20, 1010 Wien
46. Kammer der Wirtschaftstrehänder
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
Johannessgasse 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**
Gesetzgebungslehre
Freyung 6/2/2/4, 1010 Wien

Wien, am 15. Mai 1986
Für den Bundesminister:
Dr. Weber

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. K. ...', written over the printed text 'Für die Richtigkeit der Ausfertigung:'.

BUNDESMINISTERIUM FÜR ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR**Beilage A zu Zl. 134.017/1-IV/8/86**

..... Bundesgesetz vom, mit dem das Kraftfahrliniengesetz 1952 geändert wird (Kf1G-Novelle 1986)

Der Nationalrat hat beschlossen:

A r t i k e l I:

Das Kraftfahrliniengesetz 1952, BGB1.Nr. 84, in der Fassung des Bundesgesetzes BGB1.Nr. 265/1966 und des Art. I, Z. 5 des Bundesgesetzes BGB1.Nr. 20/1970 wird wie folgt geändert:

1. Im § 2 wird der Punkt nach der Z. 3 durch einen Strichpunkt ersetzt, danach wird folgende Z. 4 angefügt:

"4. die Kraftfahreinrichtungen von Unternehmen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs, die aus betriebswirtschaftlichen Gründen als teilweiser Ersatz für Züge mit bahneigenen Omnibussen der Beförderung von Personen und Reisegepäck zum Personenbeförderungstarif der Bahn in die von den ersetzten Zügen bedienten Orte dienen. Derartige Kraftfahreinrichtungen sind vor Inbetriebnahme unter Nachweis der überwiegenden Aufrechterhaltung des Zugverkehrs sowie unter Angabe der Fahrtstrecken und der Fahrpläne dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr anzuzeigen."

2. An § 4 wird folgender Absatz angefügt:

"(5) Wird als Ersatz für einen Eisenbahnpersonenverkehr, dessen dauernde Einstellung gemäß § 29 des Eisenbahngesetzes 1957 beantragt worden ist, um eine Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie angesucht, so ist, sofern bloß die bisher geführten Züge durch Kraftfahrlinienkurse ersetzt werden sollen, auch bei Vorliegen gleichartiger Verkehrsbedienungsangebote anderer Kraftfahrlinienunternehmen das Unternehmen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs für den Fall der Bewilligung der dauernden Einstellung vorrangig zu berücksichtigen. Bei Kursführungen über den Umfang der ersetzten Züge hinaus sind, insoweit der Schutz einer Kraftfahrlinie, in deren Verkehrsbereich die neue Linie fällt, dies erfordert, Auflagen im Sinne des § 6 Abs. 3 vorzuschreiben."

A r t i k e l I I :

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

BUNDESMINISTERIUM FÜR ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR

Beilage B zu Zl. 134.017/1-IV/8/86

V O R B L A T T**1. Problem:**

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

Bevor die Einstellung eines Personenverkehrs nach § 29 des Eisenbahngesetzes bewilligt wird, ist ein notwendiger Ersatzverkehr sicherzustellen. Es soll eine spezielle Regelung im Kraftfahrliniengesetz für einen ersatzweisen Kraftfahrlinienverkehr des Eisenbahnunternehmens getroffen werden.

2. Ziel:

Teilweiser Ersatz unwirtschaftlicher Schienenkurse durch Kraftfahreinrichtungen, die keiner Konzessionspflicht unterliegen.

Dem Eisenbahnunternehmen soll weiters ein Vorrang bei der Erteilung einer Kraftfahrlinienkonzession für den Ersatzverkehr eingeräumt werden.

3. Inhalt:

Gesetzliche Regelung für den Nachfolge- und Schienenersatzverkehr.

4. Alternativen:

Keine

5. Kosten:

Aus der Novelle würden dem Bund keine Mehrbelastungen erwachsen.

BUNDESMINISTERIUM FÜR ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR

Beilage C zu Zl. 134.017/1-IV/8/86

ERLÄUTERUNGEN
=====**A. Allgemeiner Teil**

Eisenbahnunternehmen sind aufgrund ihrer juristischen Konstruktion dem Gesellschafts- oder Vertragsrecht entsprechend nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen. Für die österreichischen Bundesbahnen wird dies durch § 2 des Bundesbahngesetzes normiert.

Um eine wirtschaftliche Betriebsführung des Personenverkehrs in Problemgebieten zu gewährleisten, bestehen prinzipiell zwei Möglichkeiten:

- teilweiser Ersatz von Zügen unter Aufrechterhaltung des Zugverkehrs oder
- gänzliche Umstellung auf einen Omnibusverkehr.

Dem Eisenbahnunternehmen soll die Möglichkeit eröffnet werden, einzelne Kurse, für die ein Verkehrsbedürfnis zwar besteht, welches aber wegen der geringen Frequenz die Führung eines Zuges nicht rechtfertigt, durch Omnibuskurse zu ersetzen.

Vor Bewilligung der Einstellung des Eisenbahnverkehrs ist ein im öffentlichen Interesse notwendiger und wirtschaftlich zumutbarer Ersatzverkehr sicherzustellen. Das könnte dazu führen, daß einen kaufmännisch interessanten Kraftfahrlinienersatzverkehr ein anderes Unternehmen erhält, das Eisenbahnunternehmen aber kaufmännisch weniger interessante Kraftfahrlinien selbst führen muß, wenn es einen wirtschaftlich nicht mehr zumutbaren Schienenverkehr einstellen will. Dazu kommt, daß das Eisenbahnunternehmen ja schon bisher im gegenständlichen Verkehrsbereich eine linienmäßige Verkehrsleistung erbracht und die Verkehrsbedürfnisse eines Benützerkreises befriedigt hat.

Auch bringt die Einschränkung oder die Einstellung des Personenverkehrs auf der Schiene strukturelle Probleme für das Eisenbahnunternehmen mit sich, die gegebenenfalls dadurch gemildert werden können, daß das Eisenbahnunternehmen seine besonders unrentabel gewordenen Schienenverkehrsleistungen teilweise oder gänzlich durch Omnibuskurse ersetzen kann.

BUNDESMINISTERIUM FÜR ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR

Beilage D zu Zl. 134.017/1-IV/8/86

B. Besonderer Teil**1. Zu Ziff. 1 (§ 2 Ziff. 4):**

Durch diese Textierung sollen jene Verkehre von der Konzessionspflicht ausgenommen werden, die von den Bahnen anstelle von Schienenkursen durchgeführt werden können, und die der aus wirtschaftlichen Gründen gebotenen Anpassung des Verkehrsangebotes an die Verkehrsnachfrage dienen.

Um von vornherein klarzustellen, daß es sich hierbei nur um Verkehre handelt, die als Ersatz für wirtschaftlich besonders unrentable Schienenkurse geführt werden, ist der überwiegende Teil der Kurse weiterhin im Eisenbahnverkehr zu führen. Die Fahrtstrecken und die Fahrpläne sind dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr anzuzeigen.

Wegen der Ausnahme von der Konzessionspflicht und der Anwendung des Bahntarifes werden die Haltepunkte dieser Kraftfahreinrichtungen gegenüber den Haltestellen des Kraftfahrlinienverkehrs gesondert festzusetzen und zu kennzeichnen sein.

2. Zu Ziff. 2 (§ 4 Abs. 5):

Dem öffentlichen Eisenbahnunternehmen soll bei der Erteilung einer Konzession und beim Betrieb dieser Kraftfahrlinie ein Vorrang eingeräumt werden, wenn es nach Einstellung des Schienenpersonenverkehrs im Höchstausmaß der Anzahl und im wesentlichen zu den Zeiten der ersetzten Züge für einen Kraftfahrlinienersatzverkehr sorgt.

Soferne dieser Umfang aber überschritten wird, und die neue Kraftfahrlinie in Konkurrenz zu einer bereits bestehenden Kraftfahrlinie treten würde, sind die wohlerworbenen Rechte des bisherigen Konzessionsinhabers durch Vorschreibungen von Auflagen gemäß Kraftfahrlineigesetz zu schützen.