



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM
FÜR HANDEL, GEWERBE UND INDUSTRIE

Geschäftszahl 15.182/2-I/1/85

An das
Präsidium des Nationalrates
1017 W i e n
Parlament

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem
das Kraftfahrlineiengesetz 1952 ge-
ändert wird (Kf1G-Novelle 1985);
Begutachtungsverfahren

1011 Wien, Stubenring 1
Telefon 0222/7500
Name des Sachbearbeiters:

Koär. Dr. Österreicher
Klappe 5331 Durchwahl
Fernschreib-Nr. 111145, 111780

Bitte in der Antwort die
Geschäftszahl dieses
Schreibens anführen.

3.7.1985

SEITZEN: WU	
ZI	GE/1985
Datum:	5. JULI 1985
Verteilt:	8. Juli 1985

H. Klausgraben

Unter Bezugnahme auf die Entschliebung des Nationalrates an-
läßlich der Verabschiedung des Geschäftsordnungsgesetzes, BGBl. Nr.
178/1961, beehrt sich das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und
Industrie, 25 Ausfertigungen seiner Stellungnahme zum Entwurf eines
Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahrlineiengesetz 1952 geändert wird
(Kf1G-Novelle 1985), zu übermitteln.

Wien, am 27. Juni 1985

Für den Bundesminister:

Dr. Schwarz

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

Reyer



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM
FÜR HANDEL, GEWERBE UND INDUSTRIE

1011 Wien, Stubenring 1
 Telefon 0222/7500
 Name des Sachbearbeiters:

Geschäftszahl 15.182/2-I/1/85

Koär. Dr. Österreicher
 Klappe 5331 Durchwahl
 Fernschreib-Nr. 111145, 111780

An das
 Bundesministerium für öffent-
 liche Wirtschaft und Verkehr

Bitte in der Antwort die
 Geschäftszahl dieses
 Schreibens anführen.

Liechtensteinstraße 3
1090 W i e n

3.7.1985

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem
 das Kraftfahrlineiengesetz 1952 geändert
 wird (Kf1G-Novelle 1985);
 Begutachtungsverfahren

Zu dem mit do. Note vom 3.5.1985, Zl. 42.100/4-II/4/85, über-
 mittelten Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahrlinien-
 gesetz 1952 geändert wird (Kf1G-Novelle 1985), beehrt sich das ho.
 Ressort folgendes mitzuteilen:

Zu Art. I Z 3:

1. Die Novellierungsanordnung sollte besser etwa wie folgt
 lauten: "Im § 2 wird der Punkt nach der Z 3 durch einen Strichpunkt
 ersetzt; danach wird folgende Z 4 angefügt:"

2. In der Z 4 selbst, die mit kleinem Anfangsbuchstaben zu be-
 ginnen wäre, sollte deutlicher zum Ausdruck kommen, daß - wie aus
 den Erläuterungen hervorgeht - diese Ausnahme von der Konzessions-
 pflicht nur dann gelten soll, wenn nachgewiesen wird, daß die Er-
 bringung der Schienenleistung nach kaufmännischen Grundsätzen unver-
 tretbar ist. Durch die Formulierung im zweiten Satz dieser Bestim-
 mung allein ist dies nicht hinreichend klargestellt.

3. Es sollte bestimmt werden, auf welche Weise die Behörde in
 die Lage kommt, die Voraussetzungen für die Ausnahme von der Konzes-
 sionspflicht zu prüfen. Dies könnte etwa durch Normierung einer An-
 zeigepflicht, die mit der Pflicht zur Vorlage der zum Nachweis der
 Voraussetzungen erforderlichen Unterlagen verbunden ist, geschehen.

4. In den Erläuterungen sollten Gründe angeführt werden, warum bei dieser Ausnahme - im Gegensatz zu den Regelungen im § 2 Z 1 bis 3 Kf1G 1952 - eine behördliche Prüfung des Vorliegens der Voraussetzungen für die Ausnahme von der Konzessionspflicht als erforderlich erachtet wird.

5. Wie in einem Gespräch zwischen Mag. Unger und Dr. Österreicher am 21.6.1985 von do. ausgeführt wurde, soll die Ausnahme für den Fall gelten, daß einzelne Schienenkurse auf Bahnstrecken, auf denen der Personenverkehr im übrigen aufrechterhalten wird, dauernd entfallen, weil die Erbringung der Schienenleistung nach kaufmännischen Grundsätzen unvertretbar ist. Die Wendung "Kraftfahreinrichtungen, die fallweise als Ersatz für einzelne im Fahrplan enthaltene Schienenkurse" könnte in diesem Zusammenhang zu Mißverständnissen führen.

6. Der zweite Satz der neuen Z 4 sollte in sprachlicher Hinsicht noch einmal überprüft werden, zumal wohl nicht die Kraftfahreinrichtungen selbst, sondern nur die Pläne oder andere Unterlagen darüber der Behörde zur Prüfung vorgelegt werden können.

Zu Art. I Z 6:

Die Wendung "bei sonst unverändertem Inhalt der Konzession" im neuen § 6a Abs. 1 führt im Zusammenhang mit der eingeschränkten Prüfungsbefugnis der Behörde gemäß dem letzten Satzteil dieser Bestimmung zu dem Schluß, daß die Behörde nicht ermächtigt ist, allfällige gemäß § 6 Abs. 3 im Konzessionsbescheid festgelegte Auflagen neu zu prüfen bzw. neue oder andere derartige Auflagen vorzuschreiben. Es wird angeregt, zu überprüfen, ob es nicht rechtspolitisch zweckmäßiger wäre, den Umfang des Prüfungsverfahrens bei Verlängerung einer Konzession entsprechend zu erweitern.

Zu Art. I Z 7:

Diese Bestimmung sollte in sprachlicher Hinsicht noch einmal überprüft werden, zumal sich die Z 1, 2 und 3 im neugefaßten § 9 Abs. 2 aus grammatikalischen Gründen ausschließlich auf das Verbum "erlischt" beziehen und nicht- wie offenbar gemeint - auf "enthoben wird".

Im Zusammenhang mit der beabsichtigten Novellierung sollte auch geprüft werden, ob es im Sinne der Einheitlichkeit der Rechtsordnung nicht zweckmäßiger wäre, im Zuge dieser Novelle den § 11 Kf1G 1952 an die geänderten Bestimmungen der Gewerbeordnung 1973

über die Fortbetriebsrechte (§§ 41 ff) anzupassen.

Abschließend wird noch darauf hingewiesen, daß es im ersten Absatz der Erläuterungen zu Z 3 statt "Anpassung der Verkehrsnachfrage an das Verkehrsangebot" wohl richtig "Anpassung des Verkehrsangebotes an die Verkehrsnachfrage" lauten müßte.

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme werden u.e. dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Wien, am 27.Juni 1985
Für den Bundesminister:
Dr. Schwarz

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

