

Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Präsidialabteilung

GZ.: Präs - 21 Ka 15 - 85/1

Graz, am 30. Juli 1985

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

Tel.: 7031/2428 od. 2671

ZI	38	GE/98
Datum:	2. AUG. 1985	
Verteilt	8. Aug. 1985 Malt	

H. Marsprober

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.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

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

GZ Präs - 21 Ka 15 - 85/1

Graz, am 30. Juli 1985

Ggst Entwurf einer Novelle
zum Kraftfahrlinienge-
setz 1952 /Kf1G-Novelle
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 Kraftfahrlinientarif 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 paralleelführende 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 Kf1G 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 -

II. 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

