

AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG, LANDESAMTSDIREKTION

1014 Wien, Herrngasse 11—13

Parteienverkehr Dienstag 8—12 Uhr
und 16—19 Uhr

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 1014

An das
Bundesministerium für öffent-
liche Wirtschaft und VerkehrRadetzkystraße 2
1030 Wien

Bellagen

LAD-VD-8616/5

Bei Antwort bitte Kennzeichen angeben

H. Klausgraber

BEZUGSGESETZENTWURF	
Z. 40	GE 986
Datum: 4. JULI 1986	
Verteilt: 1986-07-08 <i>Grunner</i>	

Bezug	Bearbeiter	(0 22 2) 63 57 11 Durchwahl	Datum
134.017/1-IV/8/86	Dr. Grüner	2152	2. Juli 1986

Betrifft

Kraftfahrliniengesetz 1952, Novelle; Stellungnahme

Die NÖ Landesregierung beehrt sich zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahrliniengesetz 1952 geändert werden soll (Kf1G-Novelle 1986), wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Art. I Z. 1 (§ 2 Z. 4):

Wenn ein Eisenbahnunternehmen einen Ersatzverkehr mit Omnibussen einrichten will, so muß es dies nach der vorgesehenen Formulierung dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nur anzeigen. Da nur eine Anzeigepflicht besteht, kann das Eisenbahnunternehmen einen Ersatzverkehr mit Omnibussen zum Beförderungstarif der Bahn einrichten und diesen Ersatzverkehr auch jederzeit ändern bzw. einstellen. Nach der vorgesehenen Formulierung hat die Behörde in einem solchen Fall keine gesetzliche Grundlage für ein Eingreifen.

Daneben bereitet die Formulierung "die von den ersetzten Zügen bedienten Orte" große Auslegungsprobleme. Weder aus der Regelung, noch aus den Erläuterungen ist zu entnehmen, was unter Zügen zu verstehen ist; "bediente Orte" können z.B. ein Bahnhof, eine Haltestelle, eine Ortschaft, eine Stadt, etc. sein. Versteht man diese Formulierung so, daß die Fahrgäste nur von Bahnhof zu Bahnhof befördert werden dürfen, so wäre damit ein Ein- oder Aussteigen außerhalb von Bahnhöfen bzw. Haltestellen verboten. Da die

- 2 -

Bahnhöfe oder Haltestellen aber meistens außerhalb von Ortschaften liegen, wäre eine solche Regelung nicht bevölkerungsfreundlich.

Offen bleibt auch die Frage, wie die Omnibushaltestellen gekennzeichnet werden müssen. Da eine Festsetzung nach § 26 der Ersten Durchführungsverordnung zum Kraftfahrliniengesetz 1952 nicht vorgesehen ist, kann das Haltestellenzeichen nach § 27 leg.cit. nicht verwendet werden. Es ist auch nicht klar, warum die Haltepunkte des Ersatzomnibusverkehrs gegenüber anderen Haltestellen gesondert festzusetzen und zu kennzeichnen sein sollen und dies noch dazu mit der Anwendung des Bahntarifes begründet wird.

2. Zu Art. I Z. 2 (§ 4 Abs. 5):

Bei dauernder Einstellung des Eisenbahnpersonenverkehrs soll das Unternehmen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs vorrangig vor anderen gleichartigen Verkehrsbedienungsangeboten anderer Kraftfahrlinienunternehmern behandelt werden. Eine solche Regelung ist nach Ansicht der NÖ Landesregierung vom Gesichtspunkt des Gleichheitsgrundsatzes äußerst bedenklich. Jedenfalls käme es zu einer Wettbewerbsverzerrung gegenüber dem konzessionierten Kraftfahrlinienverkehr.

3. Die beiden Bestimmungen der geplanten Novelle bestehen aus so vielen Teil- und Schachtelsätzen, daß das Begreifen ihres Inhalts sehr erswert wird. Allein schon deshalb und nicht nur wegen der vielen unbestimmten Gesetzesbegriffe wird es zu großen Interpretationsproblemen kommen.

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

NÖ Landesregierung
L u d w i g
Landeshauptmann

LAD-VD-8616/5

1. An das Präsidium des Nationalrates (25-fach)
2. an alle vom Lande Niederösterreich entsendeten Mitglieder des Bundesrates
3. an alle Ämter der Landesregierungen
(zu Händen des Herrn Landesamtsdirektors)
4. an die Verbindungsstelle der Bundesländer

zur gefälligen Kenntnisnahme

NÖ Landesregierung
L u d w i g
Landeshauptmann

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung

