

14/SN-255/ME

Amt der o.ö. Landesregierung

Verf(Präs) - 300074/12 - G1

Linz, am 9. Juli 1986

DVR.0069264

Bundesgesetz, mit dem das Kraft-
fahrliniengesetz 1952 geändert
wird (Kf1G-Novelle 1986);
Entwurf - Stellungnahme

An das

Präsidium des Nationalrates

Dr. Karl Renner-Ring 3
1017 W i e n

40	GE 9 86
Datum: 15. JULI 1986	
16.7.86 fe	

H. Kleinigrauber

In der Beilage werden 25 Mehrabdrucke der h. Stellungnahme
zu dem vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und
Verkehr versandten Gesetzentwurf übermittelt.

Für die o.ö. Landesregierung:
Im Auftrag

Dr. G a i s b a u e r

25 Beilagen

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

[Handwritten signature]

Amt der o.ö. Landesregierung

Verf(Präs) = 300074/12 - G1

Linz, am 9. Juli 1986

DVR.0069264

Bundesgesetz, mit dem das Kraft-
fahrplaniengesetz 1952 geändert
wird (Kf1G-Novelle 1986);
Entwurf - Stellungnahme

Zu Zl. 134.017/1-IV/8/86 vom 15. Mai 1986

An das

Bundesministerium für öffent-
liche Wirtschaft und Verkehr

Radetzkystraße 2
1030 W i e n

Das Amt der o.ö. Landesregierung beehrt sich, zu dem mit der
do. Note vom 15. Mai 1986 versandten Gesetzentwurf wie folgt
Stellung zu nehmen:

Zu Z. 1 (§ 2 Z. 4):

Die ausdrückliche Einschränkung auf die Verwendung von
"bahneigenen" Omnibussen bei der Führung des teilweisen
Ersatzverkehrs ist - zumal unter Hinweis auf die in den Er-
läuterungen erwähnten betriebswirtschaftlichen Gesichts-
punkte - nicht einzusehen, weil in diesen Fällen vom Eisen-
bahnunternehmen auch angemietete Omnibusse eingesetzt werden
können.

Die Formulierung "bedienten Orte" ist nach h. Auffassung zu
unbestimmt. Es sollte deutlicher zum Ausdruck kommen, daß
die Personenbeförderung nur von Bahnhof (Haltestelle) zu
Bahnhof (Haltestelle ohne Zwischenhalte) erlaubt ist. Das

- 2 -

Wort "Orte" ließe eine allzu großzügige Auslegung zu, wobei aus den Erläuterungen nicht herausgelesen werden kann, ob dies tatsächlich der Entwurfsabsicht entspricht. Nach h. Verständnis sollte doch wohl die Konkurrenzierung anderer öffentlicher Verkehre (Kraftfahrlinien, Straßenbahnen, Obuslinien) möglichst vermieden werden.

Zu Z. 2 (§ 4 Abs. 5):

Zur Verwirklichung der Entwurfsabsicht könnte es genügen, lediglich eine Bestimmung einzufügen, wonach vor allem jenes Unternehmen des Eisenbahnverkehrs zu berücksichtigen ist, das um die dauernde Einstellung des Verkehrs gemäß § 29 Eisenbahngesetz 1957 angesucht hat. Ob und welche Auflagen gemäß § 6 Abs. 3 Kf1G. 1952 sodann vorzuschreiben sein werden, ergibt ohnehin das Ermittlungsverfahren. Ist bereits ein anderes öffentliches Verkehrsmittel (Kraftfahrlinie) vorhanden, so wird es - wiederum unter Hinweis auf die von den Erläuterungen erwähnten wirtschaftlichen (kaufmännischen) Gesichtspunkte - eher nicht sinnvoll sein, zusätzlich eine neue Kraftfahrlinie im Ausmaß der bisher geführten Züge (Kurse) zu konzessionieren, weil höchstwahrscheinlich eine solche Kraftfahrlinie dann auch nicht mehr wirtschaftlich geführt werden kann.

Im Übrigen darf darauf aufmerksam gemacht werden, daß der Entwurf im gegebenen Zusammenhang die Frage der Haltestellen ungeregelt läßt. Die Bestimmungen des § 26 Abs. 1 der Ersten Durchführungsverordnung zum Kraftfahrliniengesetz 1952 scheinen hier nicht anwendbar, weil es sich eben um keinen Kraftfahrlinienverkehr im Sinne des Kraftfahrliniengesetzes handelt.

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

Für die o.ö. Landesregierung:
Im Auftrag

Dr. G a i s b a u e r

F.d.R.d.A.:

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Gaisbauer', written over the printed text 'F.d.R.d.A.:'. The signature is cursive and somewhat stylized.