



AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG

Postfach 527, A-5010 Salzburg Fax (0662)8042-2160 Tlx 633028 DVR: 0078182

An das
Bundesministerium für
öffentliche Wirtschaft und Verkehr
Radetzkystraße 2
1030 Wien

EINER GESETZENTWURF	
Zl.	62-GE/19-92
Datum:	22. JULI 1992
Verteilt	23. Juli 1992 <i>Per</i>

J. Klausgruber

Zahl

0/1-1040/16-1992

Chiemseehof

(0662) 8042

Datum

Nebenstelle 2982

14.7.1992

Dr. Margon

Betreff

Entwurf eines Novelle zum Kraftfahrliniengesetz (EWR-Anpassungs-Novelle)

Bzg.: Do. Zl. 124.115/3-I/6-92

Zum obbezeichneten Gesetzentwurf gibt das Amt der Salzburger Landesregierung folgende Stellungnahme bekannt:

Allgemeines:

Die Verkehrsprobleme im Land Salzburg haben ein Ausmaß erreicht, das sofortiges Handeln erfordert. Einer prognostizierte Steigerung des motorisierten Individualverkehrs um 100 % im Zentralraum Salzburg in den nächsten zwanzig Jahren stehen gleichbleibende Verkehrsflächen gegenüber. Für das gesamte Land Salzburg wird ein Ansteigen des motorisierten Individualverkehrs von ca. 70 % vorausgesagt. Demgegenüber wird der öffentliche Verkehr im Land Salzburg um nur 20 % zunehmen, die Prognose für den Zentralraum Salzburg sieht eine Steigerung um etwa 48 % vor.

Um die notwendige Trendkorrektur einzuleiten, hat die Salzburger Landesregierung ein Salzburger Landesverkehrskonzept beschlossen. Dieses Konzept stellt ein Aktions- und Motivationsprogramm dar und enthält ein Bündel von Maßnahmen, die einer weiteren Zunahme des Verkehrsaufkommens im Land Salzburg entgegensteuern sollen. Einige Maßnahmenpakete betreffen auch Bundesgesetze, darunter auch das

- 2 -

Kraftfahrliniengesetz. Es wird daher angeregt, folgende Änderungen des Kraftfahrlinien vorzunehmen:

1. Stärkung der Kompetenz der Länder:

Die momentane Aufteilung der Kompetenzen hinsichtlich der Erteilung von Kraftfahrlinienkonzessionen auf verschiedene Konzessionsbehörden erscheint nicht vorteilhaft, um eine integrierte Verkehrspolitik zu erreichen. Statt dessen sollte das Prinzip der ganzheitlichen Kompetenzverantwortung nach regionalen Gesichtspunkten eingeführt werden.

2. Berücksichtigung der Belange von Verkehrsverbänden:

Bei der Vergabe von Konzessionen ist die Notwendigkeit der Errichtung von Verkehrsverbänden zu berücksichtigen. Im Sinne einer Ausweitung des Planungsspielraumes ist sinngemäß eine Verkürzung der Konzessionsdauer anzustreben, wobei jedoch die Investitionen der Verkehrsunternehmen sichergestellt werden müssen.

3. Systembetrachtung:

Durch eine der Konzessionsvergabe vorangehende Ermittlung des Verkehrsbedürfnisses soll die Konkurrenzierung von Bus- und Bahnlinien vermieden werden (kein Parallelverkehr). Ferner sollte bei der Erteilung von Kraftfahrlinienkonzessionen auf bereits bestehende Eisenbahnverbindungen Bedacht genommen werden, mit der Auflage bestimmter Bahnhöfe (unter Berücksichtigung des Fahrplanes) anzufahren.

4. Berücksichtigung von flexiblen Betriebsweisen:

Die Einführung bedarfsgesteuerter Formen des öffentlichen Verkehrs, wie Rufbus und Anrufsammeltaxi, sollte im Kraftfahrliniengesetz Berücksichtigung finden. Dazu ist es notwendig, Bedarfshaltestellen, Abweichungen von fixen Fahrtrouten, den Verzicht auf einen fixen Fahrplan, Kurzführungen und Taxieinsatz zu ermöglichen.

- 3 -

Im wesentlichen sollten bestimmte Elemente des Gelegenheitsverkehrs in das Kraftfahrliniengesetz aufgenommen werden.

Zum Entwurf einer Novelle zum Kraftfahrliniengesetz:

Zu § 1:

Nach § 1 Abs. 3 des vorliegenden Entwurfes sind Sonderformen des Linienverkehrs (z.B. Schülertransporte) nicht konzessionspflichtig, wenn sie zwischen Veranstalter und Verkehrsunternehmen vertraglich geregelt sind. Unklar ist, ob § 26 der 1. Durchführungsverordnung über die Haltestellen auf diese Sonderformen des Kraftfahrlinienbetriebes anzuwenden sind.

Für die Landesregierung:



Dr. Hueber

Landesamtsdirektor