

1564/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1522/J-NR/1 996, betreffend Probleme mit den Kraftfahrlinienkonzessionen, die die Abgeordneten Rosenstingl und Kollegen am 27. November 1 996. an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten-

1 . Halten Sie das bestehende Konzessionssystem bei den Kraftfahrlinien für zeitgemäß

Das bestehende Konzessionssystem ist EU-Konform und in jeder Weise zeitgemäß.

2. Ist Ihnen bewußt, daß dieses Konzessionssystem eine sinnvolle Verkehrsnetzplanung - etwa in Verbänden weitgehend behindert, wenn nicht unmöglich macht und auch eine wesentliche Ursache für die Kostenexplosion im Bereich der Verbände darstellt?

Das Kraftfahrlinienkonzessionssystem hat von jeher die Entstehung überaus sinnvoller und nutzbringender Netze bewirkt. Eine Ver- oder Behinderung einer Verkehrsnetzplanung - wie von Ihrer Seite angenommen wird - war und ist unmöglich. Vielmehr kann jeder Kraftfahrlinienunternehmer um Konzessionierung jeder beliebigen Strecke ansuchen. Abgesehen vom Mangel persönlicher Konzessionsvoraussetzungen (Zuverlässigkeit, Eignung, finanzielle Leistungsfähigkeit) kann die Konzession nur verweigert werden, wenn durch das Ermittlungsverfahren die mangelnde Straßeneignung festgestellt wird oder von bestehenden Verkehrsunternehmen (keineswegs also von

Kraftfahrlinienunternehmern allein !) aufgrund der ihnen erteilten Konzessionen eingewendet wird, daß die neue Kraftfahrlinie die Erfüllung ihrer Verkehrsaufgaben gefährden würde, dies auch tatsächlich der Fall ist und durch die Vorschreibung von Auflagen nicht verhindert werden kann.

Die Gefährdung der Erfüllung von Verkehrsaufgaben ist nach ständiger Spruchpraxis des Verwaltungsgerichtshofes dann anzunehmen, wenn ein Verkehrsunternehmer in der Führung seiner (Eisenbahn-, Straßenbahn- oder Kraftfahr-)Linien einschneidend beeinträchtigt wird, im allgemeinen also dann, wenn er einen die wirtschaftliche Betriebsführung in Frage stellenden Einnahmenausfall erleidet. (Anhaltspunkt für die Beurteilung der Frage für das Vorliegen oder Nichtvorliegen dieses Ausschließungsgrundes ergeben sich aus den Ermittlungen und Feststellungen über den Fahrgastausfall, der durch die Erteilung einer neuen Kraftfahrlinie zu erwarten ist.)

Sieht im Konkurrenzfall der Fahrplanentwurf für eine neubeantragte Kraftfahrlinie eine dichtere Kursfolge oder ein umfangreicheres Betriebsprogramm als der Fahrplan einer bereits bestehenden Kraftfahrlinie vor, so kann der Konzessionsinhaber die durch die beantragte Kraftfahrlinie bewirkte Konkurrenz durch entsprechende Ausgestaltung des Betriebes seiner Kraftfahrlinie verhindern. Es steht ihm diesfalls aber nicht zu, einen die wirtschaftliche Betriebsführung in Frage stellenden Einnahmenausfall geltend zu machen. Es ist davon auszugehen, daß der Konzessionsinhaber diese Fahrplanausgestaltung nur vornehmen wird, wenn er die Kraftfahrlinie nicht schon bisher in nennenswertem Umfang betrieben hat.

Hat er die Kraftfahrlinie jedoch - wie dies das Kraftfahrliniengesetz fordert - in nachfragegerechtem Umfang bedient, so soll eine Konkurrenz in Form eines hinzutretenden Verkehrsangebotes nicht verhindert werden, sofern dieses verkehrspolitisch einen zusätzlichen Nutzen stiftet.

Ein ruinöser Wettbewerb, der keinen neuen Nutzen bewirkt, die Wirtschaftlichkeit bestehender Verkehre aber aushöhlt, wird eine einschneidende Beeinträchtigung der wirtschaftlichen Betriebsführung bestehender Verkehre durch rückläufige Einnahmen bewirken und im Effekt zur Einstellung des Betriebes der Kraftfahrlinie durch einen oder durch beide Konzessionsinhaber führen. Damit wäre für die Fahrgäste nichts gewonnen, unter Umständen würde ihnen sogar die einzige Möglichkeit einer Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln genommen.

Die bestehende rechtliche Regelung behindert daher weder eine Verkehrsnetzplanung, noch stellt sie die Ursache für eine Kostenexplosion in den Verkehrsverbänden dar.

3., 4. Ist es richtig, daß eine Konzession durch einen symbolischen Minimalbetrieb, der keinerlei Verkehrsfunktion erfüllen kann (einmal im Jahr) vom Inhaber blockiert werden kann, sodaß auch interessierte Konkurrenten keine Möglichkeit haben, hier eine Leistung anzubieten? Wieviele Konzessionen werden derzeit auf diese Art "genützt"?

Wie aus dem eben Gesagten hervorgeht, kann ein "symbolischer Minimalbetrieb ohne Verkehrsfunktion" (also etwa ein das vorliegende Verkehrsbedürfnis nicht ausreichend befriedigender Betrieb) keine Blockade hinzutretender Angebote bewirken.

Er wäre überdies auch unsinnig, da das Kraftfahrlinienrecht dem Konzessionsinhaber die Möglichkeit bietet, sich bei minderem Verkehrsbedürfnis vorübergehend von der Betriebspflicht entheben zu lassen. Dies bewirkt zwar ebenfalls keine Blockade neu hinzutretender Kraftfahrlinienkonkurrenz, ist aber sicherlich billiger und zweckmäßiger als der erwähnte Minimalbetrieb.

Sowohl der von der Betriebspflicht vorübergehend enthobene als auch der in zu geringem Umfang produzierende Kraftfahrlinienunternehmer kann eine Antragskonkurrenz also nur durch Aufnahme des Betriebes oder durch Ausgestaltung des Verkehrs in zumindest gleichem Umfang abwehren.

6.-7. Halten Sie es für sinnvoll, daß Konzessionen an andere Unternehmen - entgeltlich - weitergegeben bzw. verpachtet werden können?

Ist Ihnen bekannt, daß die ÖBB auf diesem Weg eigenes Personal "einsparen" und andererseits bisherige Arbeitsplätze von Österreichern durch Ausländer besetzt werden?

In wievielen Fällen werden derzeit Konzessionen von anderen Unternehmen als dem Konzessionsinhaber genützt?

Konzessionen können als höchstpersönliche subjektive Rechte weder "weitergegeben" noch "verpachtet" werden. Das geltende Kraftfahrlinienrecht sieht jedoch zwei Möglichkeiten der Durchführung des Betriebes einer Kraftfahrlinie durch andere Omnibusunternehmer als den Konzessionsinhaber vor, der sonst den Betrieb immer selbst zu führen hat:

- Übertragung der Führung des Betriebes' Der Betriebsführer übernimmt den eigenwirtschaftlichen Betrieb der gesamten Kraftfahrlinie. Er betreibt die Kraftfahrlinie diesfalls im fremden Namen und auf eigene Rechnung. Die Betriebsführerübertragung steht unter Genehmigungsvorbehalt.

- Die Durchführung von Fahrten im Auftrag eines Konzessioninhabers durch einen anderen Omnibusunternehmer (im Namen und auf Rechnung des Konzessionsinhabers) ist zulässig. Diesfalls besteht kein Genehmigungsvorbehalt.

Die Praxis macht von diesen beiden Rechtsinstituten nach wirtschaftlicher Vernunft Gebrauch. Dies gilt selbstverständlich auch für Kraftfahrlinienunternehmen, die im Eigentum des Bundes stehen, wie etwa für die ÖBB oder für den Postautodienst. In diesem Zusammenhang ist jedoch festzustellen, daß hiedurch keineswegs "bisherige Arbeitsplätze von Österreichern durch Ausländer besetzt werden", weil auch bei privaten Kraftfahrlinienunternehmen ausländische Lenker durchaus nicht den Regelfall darstellen.

Da nur die Betriebsführerübertragung, nicht aber der Betrieb - selbst der gesamten Kraftfahrlinie - durch einen Auftragsnehmer unter Genehmigungsvorbehalt steht, kann die Gesamtanzahl der Führung einer Kraftfahrlinie durch andere Omnibusunternehmer als den Konzessioninhaber nicht angegeben werden.

8. Halten Sie die bestehende Regelung hinsichtlich der bahnparallelen Buslinien für sinnvoll, die mangels Schutzmechanismus die Bahnunternehmen geradezu zwingt, selbst einen Parallelverkehr zu betreiben?

Die bestehende gesetzliche Regelung zwingt Eisenbahnunternehmen keineswegs zu bahnparallelen Kraftfahrlinienverkehren, weshalb auch die wenigsten bahnparallelen Kraftfahrlinien von Eisenbahnunternehmen betrieben werden.

Die Aufgabe einer Kraftfahrlinie die nach teilweiser Parallelführung zur Bahn Fahrgäste von der Bahnstrecke abzweigend in andere Gebiete befördert, ist auch die Zubringung von Fahrgästen der Bahn. Die Aufgabe dieser Kraftfahrlinien im bahnparallelen Betrieb besteht in der Feinverteilung der Fahrgäste, die im Bahnbetrieb wegen des größeren Haltestellen- bzw. Bahnhofabstandes nicht möglich ist.

Ein Eisenbahnunternehmen ist in das Ermittlungsverfahren über ein Ansuchen des Kraftfahrlinienunternehmers auf Erteilung einer Konzession selbst dann - und zwar bei sonstiger Nichtigkeit des Verfahrens - einzubinden, wenn die beantragte Kraftfahrlinie auch nur in einer kleinen Relation bahnparallel geführt werden soll. Es kann daher dann, wenn die Konkurrenz der beantragten Kraftfahrlinien größer wäre als deren Dienste durch Zubringung und Feinverteilung die Beeinträchtigung des wirtschaftlichen Betriebes des Eisenbahnverkehrs einwenden, was entweder zur Vorschreibung von - die Konkurrenz verhindernden oder minimierenden - Auflagen im Konzessionsbescheid oder zur Abweisung des Ansuchens führt.

9. Halten Sie den Standard des Kraftfahrlineiengesetzes hinsichtlich der Liberalisierung des Verkehrsmarktes - mittlerweile ist es auch für Private leichter, auf der Bahn eine neue Linie einzuführen, als auf der Straße für zeitgemäß?

Gemäß Eisenbahngesetz hat ein Eisenbahnunternehmer die Mitbenützung seiner Anlagen durch andere Eisenbahnunternehmen auf deren Kosten zu gestatten (sogenannter Péageverkehr). Es trifft also nicht zu, daß der Bahnbetrieb durch andere Eisenbahnunternehmer leichter wäre als der Kraftfahrlinienbetrieb auf der Strecke einer bereits bestehenden Kraftfahrlinie.

10.-12. Warum wurden - entgegen manchen Versprechungen Ihrer Vorgänger - bislang keine konkreten Novellierungsvorschläge für dieses antiquierte Kraftfahrliniengesetz vorgelegt? Welche konkreten Veränderungen im Kraftfahrlinienkonzessionswesen planen Sie, um die erwähnten Mißstände zu bekämpfen?

Wann ist mit einem Entwurf für eine entsprechende Novelle aus Ihrem Haus zu rechnen?

Das Kraftfahrliniengesetz wurde allein in diesem Jahrzehnt dreimal novelliert. Die letzte Novelle im Jahre 1993 bewirkte die volle Anpassung an alle EU-Standards. Das Kraftfahrliniengesetz kann daher weder als antiquiert bezeichnet werden, noch erscheint es erforderlich, Mißstände irgendwelcher Art durch eine Novellierung bekämpfen zu müssen.

Dessen ungeachtet wird zur Zeit ein Entwurf eines neuen Kraftfahrliniengesetzes erarbeitet, der im Frühjahr dieses Jahres zur Begutachtung ausgesendet werden soll.