



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-11.000/0016-I/PR3/2016
DVR:0000175

Wien, am 8. Juni 2016

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Brückl und weitere Abgeordnete haben am 8. April 2016 unter der **Nr. 8907/J** an meinen Amtsvorgänger eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Konzessionen für Buslinien zwischen zwei Bundesländern gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 8:

- *Wie stehen Sie zu dem Kommentar, dass der Einstieg der ÖBB ins Fernbusgeschäft im Widerspruch „mit dem erklärten politischen Ziel, den Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, schon der Klimabilanz zuliebe“, steht?*
- *Wie sollen etwaige Einnahmehausfälle der Bahn durch die neuen Fernbuslinien kompensiert werden?*

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass in überregionalen Busverkehren die Möglichkeit zur sinnvollen Ergänzung des Verkehrsangebotes, insbesondere auf Strecken ohne (derzeit) ausreichend ausgebaute Schieneninfrastruktur und angemessenem Schienenpersonenverkehrsangebot, gesehen wird. Der innerstaatliche und grenzüberschreitende Kraftfahrlinienverkehr bedarf gemäß Kraftfahrlinien-Gesetz einer Konzession / Genehmigung,

für welche die jeweiligen Landeshauptleute (nationale Kraftfahrlinien) bzw. der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (grenzüberschreitende Kraftfahrlinien) zuständig ist. Betreffend grenzüberschreitende Kraftfahrlinien im EU/EWR-Bereich erfolgt das Genehmigungsverfahren auf Grundlage der entsprechenden EU-Verordnungen. Als möglicher Ausschließungsgrund ist hier die Beeinträchtigung von Verkehrsdiensten im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf direkt betroffenen Teilstrecken zu erwähnen. Betreffend grenzüberschreitende Kraftfahrlinien mit Drittstaaten und nationale Kraftfahrlinien erfolgt das Genehmigungsverfahren auf Grundlage des Kraftfahrlineiengesetzes. Als mögliche Ausschließungsgründe sind die „Gefährdung bestehender Verbindungen (Bus oder Bahn)“ sowie eine „ernsthafte Beeinträchtigung von mit Mitteln der öffentlichen Hand (teil)finanzierten Verkehrsdiensten“ zu nennen.

Es bestehen somit einige Möglichkeiten, bei Gefährdung oder Beeinträchtigung der von der Bahn betriebenen Verkehrsdienste Einspruch gegen die Erteilung einer Genehmigung bzw. Konzession für den Betrieb einer Kraftfahrlinie zu erheben.

Zu den Fragen 2 bis 5:

- *Wie viele Anträge auf Konzession zum Betrieb einer Buslinie zwischen zwei Bundesländern wurden in den letzten 10 Jahren gestellt?*
- *Wie lange haben die Verfahren diesbezüglich im Durchschnitt gedauert?*
- *In wie vielen Fällen wurde die Konzession erteilt?*
- *In wie vielen Fällen wurde die Konzession aus welchen Gründen abgewiesen?*

Die Zuständigkeit für die Erteilung von Genehmigungen bzw. Konzessionen für nationale Kraftfahrlinien, auch wenn sie zwischen zwei oder mehreren Bundesländern betrieben werden, liegt beim jeweils zuständigen Landeshauptmann. Aus diesem Grund kann über die Anzahl diesbezüglicher Anträge, Dauer der Verfahren, Anzahl der erteilten Genehmigungen bzw. Konzessionen oder Abweisungen keine Auskunft erteilt werden.

Zu den Fragen 6 und 7:

- *Wurden die von der ÖBB für die neuen Fernbuslinien beantragten Konzessionen bereits erteilt?*
- *Wenn ja, wie lange haben die Verfahren gedauert?*

Es wird davon ausgegangen, dass mit „Fernbuslinien“ grenzüberschreitende Kraffahrlinien gemeint sind. In diesem Sinne darf wie folgt geantwortet werden: Bis dato wurde 1 Genehmigung (auf der Rechtsgrundlage der entsprechenden EU-Verordnung) erteilt. Das Verfahren hat rund zwei Monate gedauert.

Mag. Jörg Leichtfried

