



Österreichischer Städtebund

Rathaus
1082 Wien
Telefon 42 801

Kl. 2237

Entwurf einer Novelle zum
Kraftfahrliniengesetz 1952
(KfLG-Novelle 1985)

Wien, 12. Juni 1985

An die
Parlamentsdirektion

Parlament
1017 Wien

Befristet	GESETZENTWURF
Zl.	38 GE/1985
Datum:	18. JUNI 1985
Verteilt	21. Juni 1985 <i>grob</i>

in Klausur

Unter Bezugnahme auf den mit Note vom 3. Mai 1985, Zahl 42.100/4-II/4/85, vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr übermittelten Entwurf einer Novelle zum Kraftfahrliniengesetz 1952 (KfLG-Novelle 1985) gestattet sich der Österreichische Städtebund, anbei 25 Ausfertigungen seiner Stellungnahme zu übermitteln.

(Reinhold Suttner)
Generalsekretär

Beilagen



Österreichischer Städtebund

Rathaus
1082 Wien
Telefon 42 801
Kl. 2237

Entwurf einer Novelle zum
Kraftfahrliniengesetz 1952
(KfllG-Novelle 1985)

Wien, 12. Juni 1985

An das
Bundesministerium für Öffentliche
Wirtschaft und Verkehr

Liechtensteinstraße 3
1090 Wien

Zu dem mit Note vom 3. Mai 1985, Zahl 42.100/4-II/4/85, übermittelten Entwurf einer Novelle zum Kraftfahrliniengesetz erlaubt sich der Österreichische Städtebund folgende Stellungnahme abzugeben:

Grundsätzlich muß festgestellt werden, daß diese Novelle offensichtlich vor allem der Legalisierung des sogenannten "Schienenersatzverkehrs" dienen soll. Der vorgesehene Gesetzesinhalt soll den Eisenbahnverkehrsunternehmen, die fast ausnahmslos auch im Kraftfahrlinienverkehr seit längerer Zeit tätig sind, die Möglichkeit geben, anstelle von Reisezügen Omnibusse zu führen. Mit anderen Worten bedeutet dies, daß damit den Eisenbahnunternehmen das gesetzliche Instrument gegeben wird, in relativ einfacher Weise insbesondere den Reisezugsverkehr auf Nebenbahnen (auch Lokalbahnen) durch Omnibusse zu ersetzen. Nach dem mehrere Jahre alten Bericht der Österreichischen Raumordnungskonferenz sind rund 40 Nebenbahnen, die von der ÖBB betrieben werden, entweder von der Einstellung des gesamten Verkehrs, zumeist aber von der Einstellung des Reisezugsverkehrs bedroht. Trotz vieler meist mündlicher Aussagen, das Nebenbahnproblem nur im Einvernehmen mit den betroffenen Bundesländern und Gemeinden für jede einzelne Strecke lösen zu wollen, haben

bisher kaum solche Verhandlungen stattgefunden. Da teilweise Bahnstrecken unter starker finanzieller Beteiligung von Städten und Gemeinden errichtet wurden, wird die Aufnahme von Verhandlungen zur Lösung des Problems gefordert und deren gesetzliche Verankerung verlangt.

Klarzustellen ist auch noch, daß unter Schienenersatzverkehr zweierlei Inhalte zu verstehen sind:

Einerseits der fallweise Schienenersatzverkehr bei Streckenunterbrechungen vorübergehender Art, und zwar bei Streckenunterbrechungen, die unvorhergesehen auftreten, z.B. bei Eisenbahnunfällen, wie Entgleisungen, Zusammenstößen, Lawinengebängen, Vermurungen, Dammrutschen usw., und Streckenunterbrechungen, die vorhersehbar sind, z.B. Brückenauswechslungen, Gleiserneuerungen usw. In beiden Fällen werden vorübergehend zumeist nur anstelle der Regionalzüge (Schnellzüge werden umgeleitet) Omnibuskurse als Schienenersatzverkehr geführt. Dieser Schienenersatzverkehr ist offensichtlich in der vorgesehenen Gesetznovelle nicht gemeint und auch nicht erfaßt.

Andererseits der Schienenersatzverkehr anstelle von schlecht frequentierten Reisezügen, insbesondere am späten Abend oder frühen Morgen. Der vorliegende Gesetzesentwurf scheint vor allem diesen gesetzlich absichern und leichter ermöglichen zu wollen.

Der Schienenersatzverkehr ist allerdings für das Reisepublikum, das mit Zügen fahren will, mit großen Nachteilen verbunden. Diese Nachteile bestehen vor allem in der geringen Bequemlichkeit der Fahrzeuge, in der beschränkten Möglichkeit der Mitnahme von Fahrrädern und Reisegepäck und in dem oft sich ergebenden Zwang, vom Zug auf den Omnibus oder umgekehrt umsteigen zu müssen. (Dies dann, wenn der Schienenersatzkurs nur eine Teilstrecke des ursprünglichen Zuglaufes bedienen soll.) Der einzige Vorteil des Schienenersatzverkehrs besteht darin, daß diese Omnibuskurse mit Eisenbahnfahrkarten benützbar sind, während

die Linienkurse des Kraftwagendienstes der ÖBB nur mit einer Omnibusfahrkarte benutzt werden können.

Wenn es auch sicherlich begrüßenswert ist, anstelle von zur Einstellung gelangenden einzelnen Zügen oder des gesamten Reisezugverkehrs auf manchen Strecken Schienenersatzverkehr anzubieten (und nicht eine ersatzweise eingerichtete normale Kraftfahrlinie), so sollte dennoch den Eisenbahnunternehmen eine solche Ersatzmaßnahme nicht allzu leicht gemacht werden.

Da hiedurch gewichtige Interessen von Städten und Gemeinden berührt werden und, wie bereits erwähnt, bisher kaum Verhandlungen mit den betroffenen Gebietskörperschaften geführt wurden, muß bei Einführung eines ständigen, also nicht durch Unfälle oder kurzzeitige Bauarbeiten bedingten Schienenersatzverkehrs, der einzelne Eisenbahnzüge oder den gesamten Reiseverkehr auf einer bestimmten Strecke ersetzen soll, die Durchführung eines Anhörungsverfahrens verlangt werden. Damit würde den Vertretern der Bevölkerung (Landtagen, Gemeindevertretungen) die Möglichkeit gegeben, die vielleicht bei den Zentralen in Wien nicht bekannten lokalen Umstände, die für die Aufrechterhaltung des Zugverkehrs und gegen den Schienenersatzverkehr sprechen, aufzuzeigen und rechtzeitig vorzubringen.

Abgesehen von diesen grundsätzlichen Überlegungen, die für die nächsten Jahrzehnte für den Lokalverkehr sicherlich ganz besondere Bedeutung haben werden, ist noch zu den vorgesehenen Gesetzesänderungen vorzubringen:

Zu § 1 Z. 2:

Dieser Gesetzestext könnte nach seiner derzeitigen Formulierung den Schluß zulassen, daß an den bestimmten feststehenden Haltestellen den Fahrgästen die Möglichkeit gesetzlich zwingend eingeräumt wird, in die Linienbusse ein- und auszusteigen. Es gibt aber auch sogenannte "Eilkurse", die zwar die gleichen Strecken befahren, nicht aber in jeder Haltestelle anhalten. Wer mit solchen Eilkursen als Fahrgast mitfährt, erlebt immer wieder, daß Fahrgäste entweder an den Haltestellen winken und unbedingt

zusteigen wollen oder auch den Omnibuslenker beschimpfen, wenn er mit Hinweis auf die im Fahrplan vorgesehene Durchfahrt des Kurses bei einer Haltestelle nicht anhält und den im Bus befindlichen Fahrgast nicht aussteigen läßt. Gestützt auf den vorgesehenen Gesetzestext könnten nun solche unvernünftige Fahrgäste das Recht ableiten, in jeder laut Konzession eingerichteten Haltestelle bei jedem Kurs ein- und aussteigen zu können. Es müßte daher ein Zusatz aufgenommen werden, der es den Kraftfahrlinienunternehmen ermöglicht, Eilkurse zu führen, und ihnen das Recht zugesteht, nicht jede Haltestelle mit jedem Kurs, der die Strecke befährt, bedienen zu müssen.

Zu § 2 Z. 4:

Schon jetzt zeigt sich beim Schienenersatzverkehr, daß es nicht immer möglich ist, Schienenersatzkurse bis zum Bahnhof oder bis zum Standort der Haltestelle zu führen. Solche Kurse halten dann zumeist an den Wegabzweigungen oder anderen im näheren oder weiteren Umkreis im Verhältnis zur Bahnstation gelegenen Stellen, manchmal aber auch nur im Ortskern, weil die Zufahrt zu den etwas entfernt liegenden Stationsplätzen der Bahnstrecke einen großen Umweg und eine große Verzögerung bedeuten würde. Der vorgesehene Gesetzestext, daß Schienenersatzkurse ausschließlich Fahrgäste von und zu den durch die Schienenkurse bedienten Bahnhöfe und Haltestellen befördern dürfen, wird sich daher in der Praxis zum Teil sehr unzweckmäßig auswirken. Wenn es schon zum Schienenersatzverkehr kommt, dann wird man nicht in jedem Fall und an allen Orten die Bahnstation anfahren können. Es müßte daher hier ein entsprechender Zusatz im Gesetzestext eingebaut werden, daß in einzelnen Fällen die Einrichtung einer Haltestelle für den Schienenersatzverkehr auch örtlich getrennt von der Lage der Bahnstation erfolgen kann.

Zu § 9 Abs. 2:

Daß eine Konzession dann erlöschen soll, wenn sie für mehr als ein Drittel der gesamten Konzessionsdauer nicht ausgeübt worden

- 5 -

ist, ist ebenfalls unzweckmäßig. Es gibt Konzessionen, die im langjährigen Durchschnitt grundsätzlich nur zu weniger als ein Drittel des Zeitraumes der einzelnen Jahre ausgeübt werden. Es gibt konzessionierte Saisonstrecken, die nur während der Ferienwochen, also von Mitte Juni bis Anfang September befahren werden oder nur während der Wintersaison. Diese Konzessionen werden daher von vorneherein in weniger als einem Drittel des Zeitraumes der Konzessionsdauer ausgeübt. Solche konzessionierte Linien sind sicherlich durch den vorgesehenen Text § 9 Abs. 2 Z. 2 nicht gemeint. Es könnte aber jemand das Gesetz so auslegen, daß auch auf im Verhältnis zum gesamten Jahr nur kurzzeitig betriebene Saisonlinien diese Gesetzesformulierung anzuwenden ist. Auch hier sollte eine entsprechende Klarstellung im Gesetzestext erfolgen.

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme werden gleichzeitig der Parlamentsdirektion übermittelt.



(Reinhold Suttner)
Generalsekretär