



## RECHNUNGSHOF

3, DAMPFSCHIFFSTRASSE 2

1033 Wien — Postfach 240

Zl 2024-01/85

Entwurf einer Novelle zum  
Kraftfahrliniengesetz 1952  
- Stellungnahme

Schr.d. BMföWuV v. 3. Mai 1985,  
Zl 42.100/4-II/4/85

Betrifft GESETZENTWURF  
Zl. 38 GE/9.85  
Datum: 25. JUNI 1985  
Verteilt 26. Juni 1985 *grob*

An das

Präsidium  
des Nationalrates

*Dr. Klausgruber*

Dr. Karl Renner Ring 3  
1017 Wien

Der Rechnungshof beeckt sich, seine Stellungnahme zum  
Entwurf einer Novelle zum Kraftfahrliniengesetz 1952  
in 25facher Ausfertigung zu übermitteln.

1985 06 20

Der Präsident:

Broesigke

**Für die Richtigkeit**  
**der Aufzeichnung**  
*Wink*



# RECHNUNGSHOF

3, DAMPFSCHIFFSTRASSE 2

1033 Wien – Postfach 240

Zl 2024-01/85

Entwurf einer Novelle zum  
Kraftfahrliniengesetz 1952

- Stellungnahme

Schr.d. BMföWuV vom

3. Mai 1985,

Zl 42.100/4-II/4/85

An das :

Bundesministerium für  
öffentliche Wirtschaft und Verkehr

Liechtensteinstraße 3  
1090 Wien

Der RH beeindruckt sich, zum Entwurf einer Novelle zum Kraftfahrliniengesetz 1952 wie folgt Stellung zu beziehen:

1. Der Regelung über die Konzessionspflicht für Kraftfahrlinien im Kraftfahrliniengesetz 1952 steht eine Sonderregelung im Eisenbahngesetz 1957, BGBI Nr 60/57, gegenüber. Aufgrund dieser Bestimmung ist das Eisenbahnunternehmen berechtigt, bei vorübergehenden Störungen die Beförderung mit Fahrzeugen durchzuführen, die nicht an Schienen gebunden sind.

Der RH hat bei seinen Geburungsüberprüfungen feststellen können, daß die ÖBB über solche "vorübergehende" Störungen hinaus, etliche Kraftwagenkurse führen, die nicht die gesetzlich normierten Voraussetzungen für Schienenersatzverkehre erfüllen. Solche "unechten" Schienenersatzverkehre wurden nicht nur vorübergehend, sondern dauernd eingerichtet.

- 2 -

Der RH empfahl mehrmals, solche "unechten" Schienenersatzverkehre durch den Erwerb der fehlenden Konzession bzw durch eine Gesetzesänderung zu sanieren.

Der Art I Z 3 stellt keine Sanierung im Sinne der oftmaligen RH-Empfehlung dar. Aufgrund dieser Bestimmung wird die "fallweise" Beförderung von Fahrgästen unter folgenden Voraussetzungen genehmigt:

Als Ersatz für einzelne im Fahrplan enthaltene Schienenzurücke,

mit Omnibussen dieser Eisenbahnunternehmen und ohne Änderung des Fahrplanangebotes ausschließlich von und zu den durch die betreffenden Schienenzurücke bedienten Bahnhöfe und Haltestellen.

Die dauernde Aufrechterhaltung des Schienenersatzverkehrs wird durch den Entwurf nicht genehmigt.

Nach Ansicht des RH sollte nunmehr der Problemkreis des Ersatzes einzelner Schienenzurücke, deren Betrieb unwirtschaftlich ist, für die jedoch ein Verkehrsbedürfnis besteht, durch eigene Kraftfahreinrichtungen zu ersetzen, einer endgültigen befriedigenden Lösung zugeführt werden. Hierbei sollten jedenfalls:

1.1 die beträchtlichen Unterschiede bei den Tarifermäßigungen im Schüler- und Berufsfahrerverkehr, die derzeit zwischen dem wesentlich höher ermäßigten Schienentarif im "Schienenersatzverkehr" und dem ansonsten weit- aus geringer ermäßigten Kraftfahrlinientarif bestehen, geregelt werden;

- 3 -

1.2 bei Auflassung eines Schienenkurses für die ÖBB weder eine Verpflichtung, aber auch keine Berechtigung gegeben sein, eigene Kraftfahreinrichtungen vorzusehen, wenn die Verkehrsbedürfnisse bereits durch eine andere bestehende konzessionierte Linie eines öffentlichen oder auch privaten Unternehmens ausreichend in einer zumutbaren Form befriedigt sind.

2. In § 9 Abs 2 Z 1 und 2 des Entwurfes sollte jeweils das Wort ... "vorübergehend" ... ersatzlos gestrichen werden.

Von dieser Stellungnahme wird das Präsidium des Nationalrates durch Übersendung von 25 Abschriften verständigt.

1985 06 20

Der Präsident:

Broesigke

Für die Richtigkeit  
der Auflistung:  
*Wack*