



ÖSTERREICHISCHER ARBEITERKAMMERTAG

A-1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22 Postfach 534

An das
 Präsidium des Nationalrates
 Parlament

Dr Karl-Renner-Ring 3
 1010 Wien

ZL 38 GE/9 81

Datum:	25. JULI 1985
Verteilt:	8. Aug. 1985 Wlf

Dr Klausgruber

Ihre Zeichen

-

Unsere Zeichen

WpA-ZB-611

Telefon (0222) 65 37 65

Durchwahl 323

Datum

23.7.1985

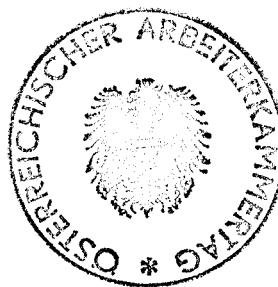
Betreff:

Entwurf einer Novelle zum Kraft-
 fahrliniengesetz 1952
 KfLG-Novelle 1985
Stellungnahme

Der Österreichische Arbeiterkammertag übersendet 25 Exemplare seiner
 Stellungnahme zu dem im Betreff genannten Gesetzentwurf zur gefälligen
 Information.

Der Präsident:

Der Kammeramtsdirektor:
iv

Beilagen

ÖSTERREICHISCHER ARBEITERKAMMERTAG

A-1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22 Postfach 534

An das
 Bundesministerium für öffentliche
 Wirtschaft und Verkehr
 Sektion II

Liechtensteinstr 3
 1090 Wien

Ihre Zeichen	Unsere Zeichen	Telefon (0222) 65 37 65	Datum
Z1 42.100/4-II/4/85	WpA/Mag Pt/611	Durchwahl 323	5.7.1985

Betreff:

Entwurf einer Novelle zum Kraft-
 fahrliniengesetz 1952 (KfLG-Novelle
 1985)
(Stellungnahme)

Der Österreichische Arbeiterkammertag sieht den vorliegenden Entwurf als ersten Schritt einer grundlegenden Neuregelung des Kraftfahrlinienrechts an, die dringend geboten erscheint. Das derzeit geltende und nun schon 33 Jahre alte Kraftfahrliniengesetz trägt den heutigen Verhältnissen vielfach nicht mehr Rechnung. Der Kammertag verweist in diesem Zusammenhang auf sein Schreiben vom 20.2.85, in dem Vorschläge und Themen für eine umfassende Novellierung aufgelistet wurden.

Zu den einzelnen Bestimmungen des vorliegenden Entwurfs nimmt der Kammertag wie folgt Stellung:

Zu § 2 Ziff 4

Bei grundsätzlicher Zustimmung zur Ermöglichung eines Ersatzverkehrs mit Omnibussen für unwirtschaftliche Schienenkurse wird angeregt zu prüfen, ob es aus rechtssystematischen Gründen nicht zweckmäßiger wäre, diese Frage in § 18 des Eisenbahngesetzes zu regeln.

Zum Inhalt der hier vorgeschlagenen Bestimmung bestehen seitens des Kammertages etliche Bedenken. So ist an eine Beförderung der Fahrgäste ausschließlich von

- 2 -

und zu den durch die betreffenden Schienenkurse bedienten Bahnhöfen und Haltestellen gedacht. Dabei wird gerade die ungünstige Lage dieser Bahnhöfe und Haltestellen zu den Siedlungsgebieten vielfach als Hauptargument für die geringe Inanspruchnahme der Bahnlinien im ländlichen Raum angeführt. Mit der geplanten Vorgangsweise wäre somit keinerlei bessere Anbindung der Siedlungsgebiete gewährleistet. Auch ist aus der Studie der Österreichischen Raumordnungskonferenz zu den Nebenbahnen bekannt, daß diese oft ein ungünstiges Fahrplanangebot aufweisen. Der vorliegende Entwurf nennt aber als weitere Voraussetzung für den Ersatzverkehr ein unverändertes Fahrplanangebot. Dies ist auch deshalb unrealistisch, weil die Fahrzeit von Eisenbahn und Bus in beiden Richtungen voneinander abweichen kann. Der Kammertag ist vielmehr der Auffassung, daß es sicher nicht möglich sein wird, von den vorhandenen Verkehrsbedürfnissen abzusehen, und dem entsprechend wären Linienführung, Haltestellen und Fahrplan festzulegen.

Ferner spricht der Entwurf von einem fallweisen Ersatz von Schienenkursen. Es ist nicht klar, was darunter zu verstehen ist; jedenfalls müßte ein regelmäßiger Ersatzverkehr gewährleistet sein. Auch läßt der Entwurf nur den Ersatz einzelner Schienenkurse mit Omnibussen zu. Zu regeln ist aber auch der Fall einer gänzlichen Einstellung des Personen- sowie des Gesamtverkehrs. Näher zu präzisieren wäre auch der Begriff "kaufmännische Grundsätze", nach denen die Erbringung der Schienenleistung unvertretbar ist; hier sollten auch verkehrs- und regionalpolitische Aspekte berücksichtigt werden. Weiters ist darauf hinzuweisen, daß nach der vorgeschlagenen Regelung nicht genügend klargestellt ist, daß für einen derartigen Ersatzverkehr der Eisenbahntarif zur Anwendung gelangt. Dies hält der Kammertag aber im Interesse der Berufspendler in wirtschaftlich ohnehin schwach entwickelten Regionen für erforderlich. Schließlich bedeutet die Umstellung auf Busbetrieb auch eine Kostenersparnis für das Eisenbahnunternehmen, so daß die Anwendung des Eisenbahntarifes auch aus dieser Sicht gerechtfertigt ist.

Zu § 3

Nach der derzeitigen Rechtslage ist für die Konzessionserteilung für Linien innerhalb eines Bundeslandes der Landeshauptmann zuständig, der bei mehreren Bewerbern um die gleiche Strecke die Auswahl grundsätzlich nach freiem Ermessen trifft. Soll eine solche Linie jedoch vom Bund oder einem Unternehmen des öffent-

- 3 -

lichen Eisenbahnverkehrs betrieben werden, ist der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zuständig.

Der Kammertag ist der Auffassung, daß in solchen Fällen die Konzessionsansuchen im öffentlichen Interesse zusammengefaßt und die Entscheidung vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr getroffen werden sollte.

Zu § 6 a

Nach dieser neuen Bestimmung soll die Verlängerung einer auf 15 Jahre erteilten Konzession bei ständigem Betrieb während der gesamten Konzessionsdauer ohne Ermittlungsverfahren nach § 5 erfolgen, da sich am Bestand und Umfang der Kraftfahrlinie nichts ändere.

Der Kammertag ist freilich der Auffassung, daß dieser Blickwinkel zu eng ist, weil inzwischen durch den Ausbau anderer Verkehrsträger wesentliche Änderungen im Verkehrsangebot eingetreten sein könnten. Gerade dort, wo im öffentlichen Interesse der Schienenverkehr unter erheblichem Einsatz finanzieller Mittel ausgebaut wird, sollten diese Investitionen nicht durch einen Parallelverkehr Schiene/Bus gefährdet werden. Auch im Hinblick auf verstärkte Bemühungen zu einer regionalen Neuorganisation des öffentlichen Verkehrs und die Einrichtung von Verkehrsverbünden ist der Entfall des Ermittlungsverfahrens problematisch.

Der Kammertag wendet sich daher gegen diese neu vorgeschlagene Bestimmung. Vielmehr wird in diesem Zusammenhang grundsätzlich festgestellt, daß aufgrund der raschen Entwicklungen im Verkehrswesen bereits eine Konzessionsdauer von 15 Jahren als bedenklich erscheint, und es wird an den im Schreiben vom 20.2.03 enthaltenen Vorschlag erinnert, eine gesetzliche Grundlage für die Behörde zu schaffen, um Einfluß auf bestehende Konzessionen nehmen zu können, vor allem hinsichtlich Konzessionsdauer, Änderung der Linienführung und Fahrplangestaltung.

Zu § 9 Abs 2

Der Kammertag begrüßt diese neue Bestimmung grundsätzlich, da von der Möglichkeit der vorübergehenden Betriebspflichtenthebung vielfach über Gebühr Gebrauch gemacht wurde. Freilich würde auch der neue Absatz 2 es nicht ausschließen, daß sich ein Konzessionsinhaber bei einer auf 15 Jahre erteilten Konzession fünf

- 4 -

aufeinanderfolgende Jahre von der Betriebspflicht vorübergehend entheben läßt. Daher sollte als weitere Bedingung in Absatz 2 aufgenommen werden, daß die Konzession erlischt, wenn der Konzessionsinhaber von der Verpflichtung zur Aufrechterhaltung des Betriebes für mehr als drei aufeinanderfolgende Fahrplanperioden vorübergehend enthoben wird.

Der Präsident:

I. V.




Der Kammeramtsdirektor:

