

Österreichische Bundesbahnen

Generalsekretariat

Z.: GS/2-2003-16-1986

Dr. d'Aron, 3472

Wien, am 25. Juni 1986

An das

Präsidium des Nationalrates

Dr. Karl Renner-Ring 3

1017 Wien

Betrifft GESETZENTWURF
Z. 38 GE/9

Datum: 1. JULI 1986

Verteilt 2.7.86 fe

Dr. Klaus Gruber

Betr.: Novelle zum Kraftfahrliniengesetz 1952
(KfLG-Novelle 1986)

Beigeschlossen übermitteln wir 25 Abdrucke unserer Stellungnahme an das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zum Entwurf der im Betreff genannten Novelle.

25 Beilagen

Für die Österreichischen Bundesbahnen:

Der Generalsekretär:

Generalsekretariat

Z.: GS/2-2003-15-1986

Dr. d'Aron, 3472

Wien, am 25. Juni 1986

An das

Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr
Sektion IV

Radetzkystraße 2

1030 W i e n

Betr.: Novelle zum Kraftfahrliniengesetz

Bezug: Z. 134.017-IV/8/86 vom 15. Mai 1986

Die Österreichischen Bundesbahnen erlauben sich, zum vorliegenden Entwurf einer Novelle zum Kraftfahrliniengesetz folgende Stellungnahme abzugeben:

Wir begrüßen, den Entwurf, da es den ÖBB unter Berücksichtigung der Verkehrsbedürfnisse der örtlichen Bevölkerung ermöglicht wird, aus betriebswirtschaftlichen Überlegungen Verbesserungen herbeizuführen.

Diese betriebswirtschaftlichen Überlegungen entsprechen den Grundsätzen des Bundesbahngesetzes, welches die ÖBB als kaufmännisch zu führendes Unternehmen versteht.

Im einzelnen dürfen wir folgendes ausführen:

1) Zum betriebswirtschaftlichen Schienenersatzverkehr:

Das Eisenbahnunternehmen soll nach Ziff. 1 des Entwurfes die Möglichkeit erhalten, einzelne Züge mit sehr schwacher

- 2 -

nicht mehr eisenbahnadäquater Frequenz durch billigere, kapazitätsmäßig aber ausreichende Busse zu ersetzen. Dies gilt besonders für umlaufmäßig sehr aufwendige Züge oder solche, die ein langes Besetzthalten von Bahnhöfen oder Schrankenposten erfordern, insbesondere Früh- bzw. Spätzüge. Mit diesem Ersatzverkehr soll es der Bahn ermöglicht werden, ihrem Auftrag zur möglichst wirtschaftlichen Betriebsführung besser nachzukommen, womit auch der Staatshaushalt entlastet wird. Zusätzlich entspricht dies u.E. auch den Intentionen des Kraftfahrliniengesetzes nach optimaler Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse.

Außerdem kann mit dieser Rationalisierung in bestimmten Fällen eine Verbesserung der Gestion einer Nebenbahn insoweit erreicht werden, daß eine Aufrechterhaltung der Strecken weiterhin vertretbar wird, womit auch den Intentionen des Eisenbahngesetzes 1957 zur Deckung der Bedürfnisse der Verkehrsbenutzer entsprochen wird.

Da das volle Tarifangebot der Schiene aufrecht bleiben soll, kann ein solcher Verkehr nur vom Eisenbahnunternehmen selbst geführt werden.

2) Zum Nachfolgeverkehr:

Es ist für jeden Unternehmer legitim, seinen Kundenstock so weit als möglich zu halten. Diesem Grundgedanken folgt auch das Kraftfahrliniengesetz, durch das die Inhaber bestehender Linienkonzessionen bereits derzeit vor der Konkurrenzierung durch neue Linien geschützt werden (Bedienungsverbot 'usw.). Dieses Grundprinzip müsse daher auch für die ÖBB gelten. Daher soll es auch den ÖBB bei Einstellung einer Nebenbahn wegen wirtschaftlicher Unzumutbarkeit ermöglicht werden, die bisherigen Bahnkunden auf der Straße zu bedienen.

Bei einem Recht auf Nachfolgeverkehr, wie es die Ziff. 2 des Entwurfes vorsieht, kann auch eine notwendige Entscheidung zur Einstellung einer Nebenbahn hinsichtlich der arbeitsmarktpolitischen Komponente der dort Beschäftigten schneller und leichter getroffen werden, da ein Teil der Arbeitsplätze des Schienenunternehmens im Rahmen des Busverkehrs erhalten bleibt. Das entspricht den gesamtwirtschaftlichen Intentionen der Bundesregierung.

Nur wenn die ÖBB selbst bedienen, kann auch für optimale Anschlüsse gesorgt werden und können Substratverluste auf den Anschlußstrecken verhindert werden. Erfahrungsgemäß sind andere Busunternehmen bestrebt, die Reisenden auch auf der weiterführenden Anschlußstrecke beim Bus zu halten und erwerben Anschlußkonzessionen bis zum nächsten Zentrum mit leicht abweichender Linienführung.

Darüberhinaus müssen die ÖBB faktisch, um überhaupt einen Einstellungsantrag vorlegen zu dürfen, den Ersatzverkehr per Bus anbieten. Eine Bedienung der wirtschaftlich uninteressanten Nachfolgeverkehre durch die ÖBB, wäre unverständlich, wenn in allen anderen wirtschaftlich interessanten Fällen aber Private die Kraftfahrlinienkonzession erhalten würden.

Nur wenn die ÖBB den Nachfolgeverkehr führen, ist eine ausreichende Verkehrsbedienung auf längere Zeit für die Bevölkerung gewährleistet, da die ÖBB ein Bundesunternehmen sind. Private dagegen schränken häufig die Verkehrsbedienung wieder ein oder stellen eine Linie ganz ein, wenn der wirtschaftliche Erfolg ausbleibt.

- 4 -

3) Zwischenhalte:

Die Ortszentren und Zielpunkte der Reisenden (Behörden, Schulen usw.) liegen aufgrund der raumpolitischen Entwicklung mitunter nicht mehr in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe. In letzter Zeit haben sich die Siedlungen oft auch von den Bahnhöfen wegentwickelt. Beim Schienenbetrieb kann darauf nur beschränkt eingegangen werden. Wenn aber auf Busse umgestellt wird - und zwar sowohl einzelne Züge als auch eine ganze Strecke - müßte im Interesse einer optimalen und bedarfsgerechten Verkehrsbedienung bei der Linienführung und insbesondere bei der Situierung der Haltestellen darauf Rücksicht genommen werden. Es wäre für die Bevölkerung völlig unverständlich, wenn ÖBB-Busse an wichtigen Zielpunkten (Behörden, Schulen, Markt, Gemeindezentren usw.) ohne Aufenthalt vorbeifahren und sodann die Reisenden vom Bahnhof wieder die gleiche Strecke zurückgehen müßten.

25 Abdrucke dieser Stellungnahme wurden gleichzeitig an das Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Für die Österreichischen Bundesbahnen:

Der Generalsekretär:

Hofrat Dipl.Ing. Winkler eh.

Begläubigt:


Kanzlei GS

