

Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Präsidialabteilung

GZ.: PräS - 21 Ka 7 - 86/1

Graz, am 2. Juli 1986

Ggst.: Entwurf einer Novelle zum
Kraftfahrliniengesetz 1952
(Kf1G-Novelle 1986);
Stellungnahme.

Tel.: 7031/2428 od.
2571

Betrifft GESETZENTWURF	
Zl.	40 - GE/9 86
Datum:	7. JULI 1986
Verteilt:	1986-07-03 <i>Gesamt</i>

Dr. Kramberger

1. Dem Präsidium des Nationalrates, 1010 Wien I.,
Dr. Karl Renner-Ring 3 (mit 25 Abdrucken);
2. allen steirischen Mitgliedern des Nationalrates;
3. allen steirischen Mitgliedern des Bundesrates;
4. allen Ämtern der Landesregierungen
(Landesamtsdirektion);
5. der Verbindungsstelle der Bundesländer beim Amt
der NÖ Landesregierung, 1014 Wien, Schenkenstraße 4,

zur gefälligen Kenntnisnahme.

Für die Steiermärkische Landesregierung:
Der Landeshauptmann:

Dr. Krainer eh.

F.d.R.d.A.:



AMT DER
STEIERMÄRKISCHEN LANDESREGIERUNG

8011 Graz, Landesregierung – Präsidialabteilung

An das

Bundesministerium für öffent-
liche Wirtschaft und Verkehr
Sektion IV, Abteilung 8

Radetzkystraße 2
1030 Wien

GZ Präs - 21 Ka 7 - 86/1

Ggst Entwurf einer Novelle zum Kraft-
fahrliniengesetz 1952 (Kf1G-
Novelle 1986);
Stellungnahme.

Präsidialabteilung

8011 Graz, Hofgasse 15

DVR 0087122

Bearbeiter

Dr. Taus

Telefon DW (0316) 7031/ 2913

Telex 031838 lgr gz a

Parteienverkehr

Montag bis Freitag 8 bis 12 Uhr

Bitte in der Antwort das Geschäftszeichen
dieses Schreibens anführen

Graz, am 2. Juli 1986

Zu dem mit Note vom 15. Mai 1986 anher übermittelten Entwurf
einer Kraftfahrliniengesetz-Novelle 1986 wird nachstehende
Stellungnahme abgegeben:

I. Allgemeines:

Es ist grundsätzlich festzuhalten, daß die seit Jahren
geforderte umfassende Neuregelung des Kraftfahrlinien-
wesens auch mit der vorliegenden Novelle nicht realisiert
wird. Es fehlen weiterhin vor allem den Bedürfnissen ent-
sprechende Neuregelungen der Bestimmungen, betreffend
die sachlichen und persönlichen Voraussetzungen für die
Konzessionsverleihung, die Konzessionsprüfungen, die
Befähigungsnachweise, die Sanktionen bei Insolvenzen usw.
(siehe auch ha. Stellungnahme vom 30. Juli 1985 zum Ent-
wurf einer Novelle zum Kf1G 1952, Kf1G-Novelle 1985).

./.

- 2 -

II. Zu den einzelnen Bestimmungen:

Zu Art.I Z.1 (§ 2 Z.4):

Diese Bestimmung soll den Eisenbahnen die Möglichkeit geben, Züge durch Kraftfahrlinienkurse zu ersetzen, wobei jedoch die Schienenkurse überwiegen müssen. Dies wird vor allem bei den sogenannten Tagesrandverbindungen erforderlich sein, da ein Kraftfahrlinienkurs unter Umständen wirtschaftlicher zu führen ist als ein Zug.

Große Eisenbahnunternehmen, wie die Österreichischen Bundesbahnen, hätten aber dadurch die Möglichkeit, an allen Orten mit Bahnstationen Kraftfahrlinien ohne Konzession zum Schienentarif und seinen Ermäßigungen (bis ca. 90 % Ermäßigung) einzurichten, und zwar bis zu 49 % der fahrplanmäßigen Zugverbindungen. Durch die Einräumung dieser Möglichkeit würden Kraftfahrlinienunternehmen, die eine bereits bestehende bahnparallele Kraftfahrlinie betreiben (sei es auch eine eigene Kraftfahrlinie des Eisenbahnunternehmens), sicher wirtschaftlich gefährdet werden.

Denn Fahrgäste, die bisher das der Schiene parallel-führende Kraftfahrlinienunternehmen benützten, würden nun zu den jeweils günstigeren Kraftfahrlinienkursen der Eisenbahnunternehmen abwandern. Daher sollte es dem Eisenbahnunternehmen vor allem ermöglicht werden, das vorhandene Verkehrsbedürfnis durch das schon bestehende öffentliche oder private und parallelführende Kraftfahrlinienunternehmen befriedigen zu lassen. Erst dort, wo ein solches nicht besteht, sollte die geplante Regelung eintreten.

Die nur bloße Anzeigepflicht der Fahrstrecken und Fahrpläne (samt Haltepunkte) an den Bundesminister für öffent-

./.

- 3 -

liche Wirtschaft und Verkehr ist in solchen Fällen keineswegs ausreichend, da den bestehenden Kraftfahr-
linienunternehmen die Parteistellung im Sinne des
Kraftfahrliniengesetzes 1952 nicht zukommt.

Auch die Festsetzung der Haltepunkte ist nicht geklärt, denn die Haltestellen der Schiene (Bahnhöfe) sind oftmals durch Busse nicht oder nur schwer anfahrbar, so daß die Schienenersatzkurse die bestehenden Haltestellen im Ort der dort verkehrenden Kraftfahrlinienunternehmen mitbenützen oder in unmittelbarer Nähe Haltepunkte einrichten würden.

Zu Art.I Z.2 (§ 4 Abs.5):

Besteht schon eine bahnparallele Kraftfahrlinie, so könnte dieses Unternehmen den Bedarf decken bzw. die notwendigen Anträge um Linienenerweiterung bzw. zusätzliche Haltestellen stellen, damit ein echter Nachfolgeverkehr zustande kommt. Hier nun dem bestehenden Schienenverkehrsunternehmen zusätzlich noch eine Kraftfahrlinienkonzession zu verleihen - wenn auch unter Auflagen - ist abzulehnen, weil solche Auflagen keinesfalls gewährleisten, daß das bereits bestehende Kraftfahrlinienunternehmen entsprechend geschützt wird. Für geplante Verkehrsverbünde sind Bedienungs- und Halteverbote hinderlich und stoßen auch auf kein Verständnis der Fahrgäste.

Besteht noch keine bahnparallele Kraftfahrlinie, so kann das Schienenunternehmen nach Einstellung des Personenverkehrs auf der Schiene um eine Kraftfahrlinienkonzession für die ganze ehemals bediente Strecke ansuchen. In einem solchen Fall ist die gesetzliche Bevorzugung gegenüber einem anderen ansuchenden Unternehmen vertretbar.

./.

- 4 -

Die im Entwurf vorgesehene Regelung könnte aber dem § 4 Abs.4 KfLG 1952 widersprechen, wenn für eine Linie, für die eine befristete Konzession erteilt worden ist, eine neue Konzession erteilt und auf dieser Linie gleichzeitig der "Nachfolgeverkehr" durch das Schienenverkehrsunternehmen bewältigt werden soll. Während § 4 Abs.4 KfLG 1952 anordnet, daß bei der Erteilung der Konzession "vor allem" der bisherige Konzessionsinhaber zu berücksichtigen ist, soll nach der beabsichtigten Regelung bei Vorliegen gleichartiger Verkehrsbedienungsangeboten das Unternehmen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs "vorrangig" berücksichtigt werden.

Abschließend muß noch bemerkt werden, daß dem Bund aus der geplanten Novelle sehr wohl Mehrbelastungen erwachsen würden. Es bestehen nämlich nicht überall Kraftfahrlinien des Kraftwagendienstes der Österreichischen Bundesbahnen, wo die ÖBB-Schiene derzeit vorhanden ist. Sollten dort Züge eingestellt und durch bahneigene Busse ersetzt werden, so müßten nicht nur Busse angehängt, sondern Zusatzeinrichtungen für die Versorgung dieser Busse (wie z.B. Betriebsleitungen, Garagen, Tankstellen usw.) geschaffen werden. Diese Investitionen werden wieder nur durch Subventionen des Bundes (Nahverkehrsmilliarde, Abdeckung des Defizites der Österreichischen Bundesbahnen durch Steuermittel usw.) ermöglicht.

Dem Präsidium des Nationalrates werden unter einem 25 Abdrucke dieser Stellungnahme zugeleitet.

Für die Steiermärkische Landesregierung
Der Landeshauptmann

