

1. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

4. Juli 1957

123/A.B.

zu 157/J

A n f r a g e b e a n t w o r t u n g

Auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Z e c h m a n n und Genossen, betreffend Konzessionierung der Betriebe von Kraftfahrlinien, teilt Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft Dipl.-Ing. W a l d b r u n n e r mit:

Eine Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie kann gemäss § 4 des Kraftfahrliniengesetzes 1952, BGBl. Nr. 84, erteilt werden, wenn der Bewerber der im Gesetz statuierten Voraussetzungen entspricht und ein entsprechendes Verkehrsbedürfnis vorhanden ist. Die in der Anfrage beanstandete Regelung des § 4 Abs. 1 Ziff. 5 c KFLG. 1952 trägt in gleicher Weise dem öffentlichen Interesse nach einer entsprechenden Ausgestaltung des Verkehrs als auch dem Interesse des Verkehrsunternehmers, in dessen Verkehrsbereich die neue Linie ganz oder teilweise fallen würde, Rechnung. Die Regelung, dass vorerst dieser Verkehrsunternehmer aufzufordern ist, die im Interesse der Allgemeinheit liegende Verkehrsverbesserung vorzunehmen, stellt keineswegs eine Begünstigung bestehender Kraftfahrlinienunternehmen schlechthin, sondern eine auf wirtschaftlicher Überlegung beruhende Notwendigkeit dar. Es dürfte hinreichend bekannt sein, dass die Einrichtung einer Kraftfahrlinie bedeutende Investitionen erforderlich macht; es würde aber zweifellos wirtschaftlich nicht vertretbar sein, einem bestehenden Verkehrsunternehmer, dessen Verkehrskapazität gar nicht ausgelastet ist und der mit einem geringfügigen Aufwand die dem öffentlichen Bedürfnis entsprechende Ausgestaltung des Verkehrs bewerkstelligen könnte, diese Möglichkeit lediglich deshalb, weil sich jemand um eine neue Konzession bewirbt, zu nehmen. Es bedürfte zwar keines ausdrücklichen Hinweises, soll jedoch in diesem Zusammenhang nicht unerwähnt bleiben, dass letztere Gesetzesbestimmung auf Grund des Gleichheitsgrundsatzes in gleicher Weise sowohl auf öffentliche als auch auf private Verkehrsträger angewendet wird.

Zur Frage des freien Wettbewerbs sei erwähnt, dass die Beförderungspreise derzeit nur knapp kostendeckend sind, die Kraftfahrlinienunternehmen der Beförderungspflicht unterliegen und im übrigen aus Gründen der Verkehrssicherheit die im Kraftfahrlinienverkehr eingesetzten Autobusse einer strengeren Überprüfung unterzogen werden, als die im Gelegenheitsverkehr eingesetzten. Bei freiem Wettbewerb würde mit der Unterbietung der Beförderungspreise sowohl

2. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

4. Juli 1957

die Güte der verwendeten Kraftfahrzeuge wie auch die Verlässlichkeit des Personals zum Schaden der Fahrgäste leiden. Aus diesen Erwägungen erscheint gerade im Kraftfahrlinienverkehr der freie Wettbewerb nicht wünschenswert.

Die Ansuchen privater Konzessionswerber und öffentlicher Verkehrsträger werden keiner unterschiedlichen Überprüfung unterzogen. Abweisliche Bescheide an private Konzessionswerber ergehen nur auf Grund der Gesetze und unterliegen der Überprüfung durch den Verwaltungsgerichtshof. Der Verwaltungsgerichtshof hat bei nahezu allen Anfechtungen erkannt, dass die Beschwerden unbegründet waren, insbesondere wurde aber noch niemals festgestellt, dass eine gesetzwidrige Bevorzugung der öffentlichen Verkehrsträger erfolgt wäre.

Dass von einer monopolartigen Stellung der Bahn- und Postverwaltung im Kraftfahrlinienverkehr keine Rede sein kann, ergibt sich aus nachstehender Übersicht:

Verkehrsunternehmer	betriebene Linien	Anzahl der im Jahre 1956 beförderten Personen	
Private Verkehrsunternehmer	463	46,6	Millionen Personen
Post- und Telegraphenverwaltung	492	56,3	" "
Kraftwagendienst der Österreichischen Bundesbahnen	144	43,5	" "

-.-.-.-.-