



# BUNDESKAMMER DER GEWERBLICHEN WIRTSCHAFT

## Bundeswirtschaftskammer

Bundeswirtschaftskammer A-1045 Wien  
Postfach 191

An das  
Bundesministerium für  
öffentliche Wirtschaft  
und Verkehr

Elisabethstraße 9  
1010 W i e n

Betrifft GESETZENTWURF  
ZI. 38 -GE/19 85

Datum: 19. JULI 1985

Verteilt 19. Juli 1985 *gröb*

*D. Klausgraber*

Ihre Zahl/Nachricht vom	Unsere Zahl/Sachbearbeiter	(0222) 65 05	Datum
Zl. 42.100/4-II/4/85	Vp 26173/397/1985	4009 DW	8. Juli 1985
v. 3. 5. 1985	Dr. Sz/do		
Betreff Entwurf einer Novelle zum Kraftfahrliniengesetz 1952 (KFlG-Novelle 1985)			

Zu oben genanntem Entwurf einer Novelle zum Kraftfahrliniengesetz 1952 erlaubt sich die Bundeswirtschaftskammer wie folgt Stellung zu nehmen:

Zu Punkt 3 (§ 2 Ziffer 4):

Grundsätzlich begrüßt die Bundeswirtschaftskammer die den Eisenbahnunternehmen eingeräumte Möglichkeit wirtschaftlich nicht vertretbare Schienenkurse einzustellen. Der Ersatz durch Autobuslinien der Eisenbahnunternehmen, die unter der Voraussetzung, daß ausschließlich Bahnhöfe und Haltestellen der Schienenbahnen angefahren werden, von der Konzessionspflicht ausgenommen werden, stellt keine annehmbare Lösung dar. Der mißliche Zustand, nämlich daß der Fahrgast von den oft weit außerhalb der Ortszentren gelegenen Bahnhöfe und Haltestellen einen oft beträchtlichen Fußweg bis in die nächstgelegene Ortschaft bewältigen muß, wird hiedurch nicht beseitigt. Sollten jedoch die Haltestellen

-/2

der Kraftfahrlinien von den Bahnhöfen in das Ortszentrum des zugehörigen Ortes verlegt werden, was wiederum mit großer Wahrscheinlichkeit zu einer stärkeren Frequentierung des Verkehrsmittels führen würde, müßte das ordentliche Konzessionsverfahren Anwendung finden. Dies gilt umso mehr, als Erfahrungen gezeigt haben, daß gerade bei Nebenbahnen die Haltestellen der Schienenverbindung durch Busse nicht oder nur sehr schwer anfahrbar sind.

Zu weiteren Schwierigkeiten könnte es auch dadurch kommen, daß die Beförderung der Passagiere auf der Ersatzlinie wahrscheinlich zu den Ermäßigungssätzen der Schienentarife erfolgen würde, auf anderen Kraftfahrlinien hingegen zum Kraftfahrlinientarif.

Im Übrigen ist die ggstl. Formulierung § 2 Ziffer 4 in sich widersprüchlich. Einerseits wird darauf bezug genommen, daß die Schienenersatzkurse nur fallweise eingerichtet werden, (dies kann daher nur eine vorübergehende Maßnahme darstellen) andererseits muß die Erbringung der Schienenleistung nach kaufmännischen Grundsätzen unvertretbar sein. Da nicht angenommen werden kann, daß nach Beendigung dieser zeitlich begrenzten Ersatzmaßnahme wirtschaftlich nicht vertretbare Schienenkurse wieder aufgenommen werden sollen, stellt sich die Frage nach der Bedeutung des Ausdruckes "fallweise". Diese Formulierung ist jedenfalls zu unbestimmt, insbesondere im Hinblick auf den zeitlichen Geltungsbereich.

Aus all diesen Gründen schlägt die Bundeswirtschaftskammer vor, im Fall der Einstellung unrentabler Nebenbahnen sehr wohl eine Verhandlung nach dem Kraftfahrliniengesetz durchzuführen, wobei auch all jene privaten Kraftfahrlinienunternehmungen zu berücksichtigen sind, die im ggstl. Bereich bereits tätig sind.

Zu Punkt 5 (§ 4 Absatz 4)

Nach Auffassung der Bundeswirtschaftskammer wären bei der Neufassung dieses Absatzes die Worte "vor allem" zu streichen.

Hiedurch würde der neueingeführten Bestimmung des § 6 a, wonach der bisherige Inhaber einer Kraftfahrlinie einen Anspruch auf Verlängerung der Konzessionsdauer erhalten soll, wenn nicht Gründe der Verkehrssicherheit oder der Bauzustand der befahrenen Straße dagegen sprechen, Rechnung getragen.

Zu Punkt 6 (§ 6 a)

Die hierin vorgesehene Regelung einer vereinfachten Verlängerung der Konzessionsdauer wird von der Bundeswirtschaftskammer begrüßt. Dieses vereinfachte Verfahren sollte jedoch auch auf die Änderung der Rechtsform einer Kraftfahrlinienunternehmung angewendet werden, wie dies auf steuerlichem Gebiet nach dem Strukturverbesserungsgesetz bereits der Fall ist.

Zu Punkt 7 (§ 9 Abs. 2)

Im Hinblick darauf, daß es Kraftfahrlinien gibt, die nur im Sommer bzw. nur im Winter betrieben werden, muß als Fahrplanperiode die im Jahresfahrplan vorgesehene Zeitspanne angesehen werden. In diesem Zusammenhang wäre es außerdem erforderlich, den Begriff "ständig betrieben" in Punkt 6 (§ 6 a) zu präzisieren.

Weiters müßte in all jenen Fällen, in denen eine Enthebung von der Betriebspflicht nur für Teilstücke einer Kraftfahrlinie erfolgt, sichergestellt werden, daß eine Enthebung von der Betriebspflicht auf Teilstücken einer Kraftfahrlinie nicht zum Erlöschen der Gesamtkonzession führt.

Im Übrigen erlaubt sich die Bundeswirtschaftskammer im Rahmen der Novellierung auch die Regelung der Frage der bedingten Zurücklegung einer Konzession anzuregen. In diesen Fällen sollte der begünstigte Dritte die zurückgelegte Konzession im selben Umfang erhalten, wie sie

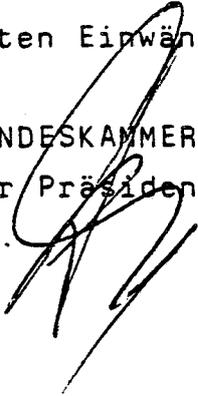
dem Vorgänger zustand, andernfalls der Wert der Konzession vermindert würde bzw. sie durch neu hinzukommende Auflagen wertlos wäre.

Die Bundeswirtschaftskammer ersucht um Berücksichtigung der angeführten Einwände.

BUNDESKAMMER DER GEWERBLICHEN WIRTSCHAFT

Der Präsident:

Der Generalsekretär:



Ergeht nachrichtlich an:  
Bundessektion Verkehr  
Fremdenverkehr  
alle Landeskammern  
Präs. d. Nationalrates  
Dr. Labuda