

1522/J

der Abgeordneten Rosenstingl und Kollegen

an den Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst

betreffend: Probleme mit den Kraftfahrlinienkonzessionen

Bereits seit Jahren ist klar, daß das Kraftfahrliniengesetz eine moderne und attraktive Verkehrserschließung des Landes eher behindert als fördert. Hauptproblempunkte sind dabei die bestehenden Modalitäten der Konzessionsvergabe:

- . Verkehrspolitisch sinnvolle Linien können nicht eingerichtet werden, weil eine andere Konzession - die mitunter nicht einmal ernsthaft genutzt wird - etwa in einem Teilabschnitt besteht.
- . Gestaltungsmöglichkeiten der Verbünde bestehen dadurch weder hinsichtlich der Linienführung noch der Preisgestaltung, weil Konkurrenz durch das Dauerkonzessionssystem ausgeschlossen ist.
- . Parallelverkehre zu Bahnstrecken durch die ÖBB selbst werden geradezu erzwungen, weil ansonsten andere Unternehmen der Bahn Konkurrenz machen würden.
- . Nicht zuletzt scheiterte auch die Bundesbuslösung, die sicher Einsparungen für den Steuerzahler gebracht hätte, an diesen Besitzständen der beiden Staatsunternehmen

Daß diese Probleme durchaus nicht nur theoretischer Natur sind, sondern sehr reale negative Auswirkungen haben, zeigt sich auch an absurden 'Einsparungen', die seitens des ÖBB-KWD durchgeführt werden: Konzessionen werden an Privatfirmen, z.B. Blaguss, verpachtet, die diese Linien - vorzugsweise mit ausländischen Fahrern - betreiben, während die ÖBB-Fahrer so 'eingespart' wurden - ein ungueter Handel wie seinerzeit mit den Taxikonzessionen entsteht, Arbeitsplätze für Österreicher gehen verloren.

Andererseits werden sinnvolle und wichtige Linien - in der öffentlichen Diskussion war kürzlich etwa eine Wienerwaldkonzession der Post - nur mit einem symbolischen Minimalverkehr, der gerade reicht, um das Erlöschen der Konzession zu verhindern, betrieben, sodaß dem potentiellen Fahrgast diese Verbindung vorenthalten wird, weil ja auch kein Konkurrent auf dieser Strecke fahren darf.

Die Bahn hingegen, die ja ihre Linienführung nicht - zumindest nicht mit vertretbarem Aufwand - verändern kann, genießt keinen Konkurrenzschutz, ist im Verfahren nur zu 'hören', sodaß sämtliche Bahnunternehmen geradezu gezwungen sind, bahnparallele Buslinien zu betreiben,

um so den Konzessionsschutz auf der Straße zu erreichen. Kein Wunder, daß so die Wirtschaftlichkeit schwächer frequentierter Linien auf beiden Verkehrsträgern immer weiter sinkt und hier wie dort Einstellungen drohen.

All diese Probleme sind nicht neu, eine grundlegende Reform des Kraftfahrlinienwesens wäre längst notwendig und wurde auch wiederholt versprochen, doch wurden bis heute keine konkreten Maßnahmen ergriffen, es gibt nicht einmal einen offiziellen Ministerialentwurf.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst nachstehende

Anfrage :

1. Halten Sie das bestehende Konzessionssystem bei den Kraftfahrlinien für zeitgemäß?
2. Ist Ihnen bewußt, daß dieses Konzessionssystem eine sinnvolle Verkehrsnetzplanung - etwa in Verbänden - weitgehend behindert, wenn nicht unmöglich macht und auch eine wesentliche Ursache für die Kostenexplosion im Bereich der Verbünde darstellt?

3. Ist es richtig, daß eine Konzession durch einen symbolischen Minimalbetrieb, der keinerlei Verkehrsfunktion erfüllen kann (einmal im Jahr) vom Inhaber blockiert werden kann, sodaß auch interessierte Konkurrenten keine Möglichkeit haben, hier eine Leistung anzubieten?
4. Wieviele Konzessionen werden derzeit auf diese Art 'genützt' ?
5. Halten Sie es für sinnvoll, daß Konzessionen an andere Unternehmen - entgeltlich - weitergegeben bzw. verpachtet werden können?
6. Ist Ihnen bekannt, daß die ÖBB auf diesem Weg eigenes Personal 'einsparen' und andererseits bisherige Arbeitsplätze von Österreichern durch Ausländer besetzt werden?
7. In wievielen Fällen werden derzeit Konzessionen von anderen Unternehmen als dem Konzessionsinhaber genützt?
8. Halten Sie die bestehende Regelung hinsichtlich der bahnparallelen Buslinien für sinnvoll, die mangels Schutzmechanismus die Bahnunternehmen geradezu zwingt, selbst einen Parallelverkehr zu betreiben?
9. Halten Sie den Standard des Kraftfahrliniengesetzes hinsichtlich der Liberalisierung des Verkehrsmarktes - mittlerweile ist es auch für Private leichter, auf der Bahn eine neue Linie einzuführen, als auf der Straße - für zeitgemäß?
10. Warum wurden - entgegen manchen Versprechungen Ihrer Vorgänger - bislang keine konkreten Novellierungsvorschläge für dieses antiquierte Kraftfahrliniengesetz vorgelegt?
11. Welche konkreten Veränderungen im Kraftfahrlinienkonzessionswesen planen Sie, um die erwähnten Mißstände zu bekämpfen?
12. Wann ist mit einem Entwurf für eine entsprechende Novelle aus Ihrem Haus zu rechnen?