



Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol  
Maximilianstraße 7, A-6020 Innsbruck  
Tel: 0800/22 55 22, Fax: 0512/53 40-1459  
wirtschaftspolitik@ak-tirol.com, www.ak-tirol.com

Bundeskammer für  
Arbeiter und Angestellte  
Prinz-Eugen-Str. 20-22  
1040 Wien

G.-Zl.: **WP-2017-13957**  
Bei Antworten diese Geschäftszahl angeben.

Bei Rückfragen **Florian Salzburger, BA/R** Klappe **1461** Innsbruck, **22.11.2017**

**Betrifft:** Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt

**Bezug:** Ihr Schreiben vom 16.11.2017  
zust. Referentin: Doris Artner

Sehr geehrter Frau Mag.<sup>a</sup> Artner,

die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol wurde eingeladen, eine Stellungnahme zum Entwurf über die gemeinsamen Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt abzugeben.

Ziele der vorliegenden Verordnung des europäischen Parlamentes und des Rates sind die Bekämpfung des Klimawandels, die europäische Industrie stärker und wettbewerbsfähiger zu machen und die Lebensqualität und Auswahlmöglichkeiten der BürgerInnen zu verbessern.

Eingangs muss angemerkt werden, dass Fernbusdienste keine direkte Konkurrenz zur Eisenbahn darstellen sollen, da der Schienenverkehr von Seiten des Bundes bzw. Landes stark gefördert wird und es hier in den letzten Jahren zu einer Ausweitung des Angebots gekommen ist. Seit Jahren werden im Schienenbereich viele Millionen investiert, um das Angebot sowohl im Nah- als auch Fernverkehr auszubauen und die Schiene als attraktives Verkehrsmittel zu fördern. Die Zuwächse der Fahrgastzahlen belegen den Erfolg dieser Maßnahmen, denn in keinem anderen EU-Land wird mehr Bahn gefahren als in Österreich, da durchschnittlich 1.427 km pro Jahr mit der Bahn zurückgelegt werden.

Ein Ausbauen von Busverbindungen entlang der bestehenden Bahnstrecken sehen wir als direkte Konkurrenz zur Eisenbahn, was nicht im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung ist. Dennoch werden seit vielen Jahren parallel zu den Eisenbahnstrecken Konzessionen für Fernbusverkehre von bzw. durch Österreich vergeben.

Zu „Folgenabschätzungen“:

Einen deutlichen Widerspruch sieht die Arbeiterkammer Tirol in der geplanten Verordnung unter Punkt „Folgenabschätzungen“. Der Busverkehr soll bis zum Jahr 2030 um mehr als 11 % gesteigert werden, parallel dazu wurde von Seiten der Europäischen Union das Ziel ausgegeben, den Klimawandel zu bekämpfen. Ein weiterer Ausbau der Fernbusdienste hat nicht nur eine verstärkte Auswirkung auf den Klimawandel, sondern verstärkt auch das bekannte europäische Verkehrs- und Transitproblem. Es entsteht hier durchaus der Eindruck, dass von Vertretern der Buslinienbetreiber ein massives Lobbying für einen verstärkten Ausbau des europaweiten Busverkehrs betrieben wird. An dieser Stelle darf in Erinnerung gerufen werden, dass der Zugverkehr das mit Abstand effizienteste Verkehrsmittel und dies zudem auf E-Mobil-Basis darstellt, welches bekanntlich seit Jahrzehnten bestens funktioniert und noch dazu von der Bevölkerung hervorragend angenommen wird.

Zu Kapitel V - Kabotage, Art. 15 „Zugelassene Kabotage“:

Die Arbeiterkammer Tirol spricht sich in aller Deutlichkeit gegen die Streichung des in Art. 15 Abs. c) angeführten zweiten Teilsatzes aus. Derzeit ist die Kabotage im Linienverkehr zugelassen, ausgenommen sind jedoch *„Verkehrsdienste, die die Verkehrsbedürfnisse sowohl in einem Stadtgebiet oder einem Ballungsraum als auch zwischen einem Stadtgebiet und seinem Umland befriedigen.“* Durch die Streichung dieser Ausnahme sowie die Zulassung dieser Kabotage im Stadtgebiet könnten auch Busunternehmen aus anderen EU-Mitgliedsstaaten den öffentlich städtischen Nahverkehr bedienen. Die derzeitigen Betreiber etwaiger Stadtverkehre sind nahezu einheitlich in Gemeindeeigentum und werden zur großen Zufriedenheit der Bevölkerung betrieben. Ein gut funktionierender öffentlicher Stadtverkehr ist eine Dienstleistung im allgemeinen Interesse und hat daher für PendlerInnen, PensionistInnen und SchülerInnen große Relevanz. Die Zulassung der Kabotage im Stadtverkehr würde zu einer unnötigen Wettbewerbssituation auf kommunaler Ebene führen, die wir als nicht zielführend erachten. Bisherige Erfahrungen zeigen, dass solche Anbieter nur die lukrativsten Strecken in einem Fremdmarkt herauspicken, jedoch dafür Sorge tragen, dass am Heimatmarkt möglichst alles beim Alten bleibt.

Außerdem ist anzumerken, dass die lit. a) sowie b) zu unpräzise formuliert sind und daher ein zu großer Interpretationsspielraum gegeben ist.

Zu Art. 5 a „Zugang zu Busbahnhöfen“:

In Art. 5 a wird unter Absatz 2 ausgeführt, dass „... die Busbahnhofsbetreiber bestrebt sind, im Hinblick auf die optimale Nutzung des Busbahnhofs allen Anträgen auf Zugang zu entsprechen“. Sollte tatsächlich nahezu allen Anträgen der Busdienstleister auf Zugang entsprochen werden, müssen diese Unternehmen auch einen Kostenanteil hinsichtlich der Finanzierung der Infrastruktur leisten. Es ist nicht nachvollziehbar, dass Busbahnhöfe von der öffentlichen Hand gebaut oder subventioniert werden, jedoch Fernbusfirmen keinen finanziellen Beitrag zur Errichtung und Instandhaltung leisten müssen. Im Gegenzug wird die vorhandene Infrastruktur von den Unternehmen benützt und sogar ein Profit daraus erzielt. Außerdem darf hier nicht außer Acht gelassen werden, dass bei einer Steigerung der Buszubringer auch ein gravierender Anstieg des Verkehrsaufkommens rund um den Bereich der Busbahnhöfe und Umsteigeknoten zu erwarten ist.

Die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol bekennt sich zum Schienenverkehr und sieht den Fernbusverkehr als Zusatzangebot auf jenen Strecken, welche mit der Eisenbahn nicht erreicht werden können. Eine nahezu idente Bedienung der Haltestellen von Bus- und Bahnverkehr sowie ein zwanghaftes Vortreiben von Fernbusdiensten wird strikt abgelehnt.

Mit freundlichen Grüßen

Der Präsident:

Handwritten signature in blue ink, starting with 'i.v.' and ending with a long horizontal stroke.

(Erwin Zangerl)

Der Direktor:

Handwritten signature in blue ink, appearing to be 'v. Sch. 111'.

(Mag. Gerhard Pirchner)