



REPUBLIK ÖSTERREICH
Der Bundesminister für Verkehr

Pr. Zl. 5905/16-1-1984

II-2024 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode

897/AB

1984 -11- 14

zu 918/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. Dkfm. DDr. König und Genossen
vom 19. September 1984, Nr. 918/J-NR/1984,
"Zusammenführung von Post- und Bahnauto-
bussen"

Ihre Anfrage beehre ich mich, wie folgt zu beantworten:

Bevor ich auf die einzelnen Fragepunkte eingehe, muß zur Einleitung klargestellt werden, daß die Aussage, die einzelnen Busdienste seien durch das unterschiedliche Besoldungs- und Pensionsrecht unterschiedlich teuer, nicht zutrifft. Gleiche Beförderungsleistungen werden vielmehr durch gleiche Beförderungspreise abgegolten. Der vom Bundesminister für Verkehr genehmigte Regeltarif gilt bundesweit für alle Kraftfahrlinienunternehmen, für die Post genauso wie für die Österreichischen Bundesbahnen, aber auch für private Busunternehmen.

Die Behauptung, Bahn- oder Postbusse fahren mit Defizit auf Linien, die private Autobusunternehmer (unter gleichen Bedingungen) kosten-deckend oder mit Gewinn führen könnten, bedürfte eines - bisher nicht erbrachten - Beweises.

Zu 1:

Bekanntlich ersuchte der Nationalrat die Bundesregierung erst im März d.J. in einer einstimmig gefaßten Entschließung, ihre Bemühungen um eine Harmonisierung der Kraftwagendienste der Österreichischen Bundesbahnen und der Post intensiv fortzusetzen und eine schrittweise Zusammenführung anzustreben. Dieser Entschließung hat die Bundesregierung selbstverständlich zu folgen.

Was das erwähnte Beispiel der Bundesrepublik Deutschland betrifft, sei festgehalten, daß dort die Zusammenlegung keineswegs bereits erfolgreich durchgeführt wurde. Derzeit werden in der BRD zwei Modelle für eine mögliche Zusammenführung der beiden Kraftwagendienste bis 1986 nebeneinander erprobt.

Zu 2:

Einen "echten" Parallelverkehr zwischen Bahn- und Postbus (bei dem Anfangs- und Endpunkt sowie der Streckenverlauf gleich sind) gibt es nur zwischen Linz und Steyr, zwischen Landeck und St. Anton am Arlberg, im Bereich des südwestlichen Wienerwaldes und zwischen Göpfritz an der Wild und Wien. In diesen Fällen ist ein Gemeinschaftsverkehr zwischen Bahn und Post eingerichtet, bei dem - über die Fahrplanabstimmung hinaus - der Personal- und Fahrzeugeinsatz beider Unternehmen optimiert wird. Von jedem Verkehrsträger werden jene Fahrleistungen übernommen, die er am kostengünstigsten erbringen kann.

Zu 3:

Von dem zu Punkt 2 angeführten Bereichen abgesehen, ergeben sich Gleichläufe von Kraftfahrlinien der Österreichischen Bundesbahnen und der Post immer nur in einzelnen Teilabschnitten des jeweiligen Streckenverlaufes. Es handelt sich um insgesamt rund 250 Fälle. Zwischen der Schiene und den Kraftfahrlinien von ÖBB und Post gibt es in rund 430 Fällen eine Parallelität auf Teilstrecken. Die Busse

- 3 -

versorgen hiebei über den gleichen Streckenabschnitt mit der Bahnlinie hinaus deren näheren oder weiteren Einzugsbereich. Diesen Kraftfahrlinien kommt daher als "Zubringer" eine hohe infrastrukturelle Bedeutung zu.

Zu 4:

Im Kraftfahrlinienrecht besteht - wie auch in allen übrigen Sparten des öffentlichen Verkehrs - ein antragsbedingtes Konzessionssystem. Die Vergabe von Kraftfahrlinien im Wege einer öffentlichen Ausschreibung ist nach der geltenden Gesetzeslage nicht möglich.

Die von den beiden Autobusdiensten betriebenen Kraftfahrlinien, die zu 75 % von Schülern und Berufsfahrern in Anspruch genommen werden und somit eine hohe volkswirtschaftliche Bedeutung haben, werden nach den Grundsätzen größter Wirtschaftlichkeit geführt. Es darf jedoch nicht übersehen werden, daß gerade die Bahn und die Post zur Erfüllung infrastruktureller Aufgaben zahlreiche Kraftfahrlinien mit minimalstem Kostendeckungsgrad betreiben müssen, um ein zwar vorhandenes, für eine ökonomische Betriebsführung aber unzureichendes Verkehrsbedürfnis zu befriedigen. Um eine solche Konzession würde sich ein Privatunternehmer wohl nie bewerben.

Eine Kooperation zwischen Bahn bzw. Post und privaten Kraftfahrlinienunternehmern besteht aber schon seit längerem. Die Dienste der Privatunternehmer werden hiebei jeweils für einzelne Linien "gemietet", wenn der Bahn oder der Post aus Strukturgründen unverhältnismäßig hohe Kosten erwachsen würden, ein privater Unternehmer aber infolge seiner lokalen Präsenz die Verkehrsleistung günstiger erbringen kann. Von beiden Autobusdiensten werden jährlich beträchtliche Beträge aus diesem Titel an die private Wirtschaft überwiesen.

- 4 -

Zu 5:

Zwischen den Kraftwagendiensten der Österreichischen Bundesbahnen und der Post besteht schon seit längerer Zeit eine intensive Zusammenarbeit bei

- der wechselseitigen Anerkennung der Fahrscheine,
- der Abstimmung der Fahrpläne,
- der Erschließung neuer Verkehrsbereiche und
- der technischen Betreuung der Fahrzeuge.

Diese Zusammenarbeit mit dem längerfristigen Ziel einer Zusammenführung im Sinne der Nationalratsentschließung vom 29. März 1984 wird weiter verstärkt, wobei versucht wird, auf der betrieblichen Seite die Kosten zu minimieren und gleichzeitig den Busfahrgästen zusätzliche Vorteile zu bieten.

Als Schritte zur Angleichung der beiden Autobusdienste seien

- die bereits erwähnte Einrichtung von Gemeinschaftsverkehren,
 - die Entwicklung eines Gemeinschaftsbusses in Zusammenarbeit mit der österreichischen KFZ-Industrie,
 - die Inbetriebnahme gemeinsamer Autobusbahnhöfe und
 - der Bau gemeinsam benützter Garagen
- hervorgehoben.

Gegenwärtig werden weiters gemeinsame regionale Verkehrsmodelle untersucht, mit denen eine Optimierung des Fahrzeug- und Lenker- Einsatzes bei Bahn und Post erreicht werden soll.

Wien, 13. November 1984

Der Bundesminister

