

II-2399 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIC ÖSTERREICH
 DER BUNDESMINISTER FÜR
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
 DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
 Tel. (0222) 73 75 07
 Fernschreib-Nr. 111800
 DVR: 0090204

Zl. 5901/26-Info-87

953 IAB

1987-12-01

zu 866 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
 Abg. Blau-Meissner und Genossen vom
 1. Oktober 1987, Nr. 866/J-NR/87,
 "Einstellung der Bregenzerwaldbahn
 von Bregenz nach Bezau"

Zum Motiventeil Ihrer Anfrage wäre vorweg festzuhalten, daß nach Einstellung der Bregenzerwaldbahn ein erweitertes Busangebot nicht nur in der Destination Bregenz - Bezau sondern im gesamten Bregenzerwald eingeführt wurde. Die Erwartungen auf ein gesteigertes Verkehrsaufkommen haben sich trotz eines enorm verdichteten Verkehrsangebotes des Postautodienstes im Bregenzerwald nicht erfüllt. Leistete der Postautodienst im Jahre 1983 im Gebiet der Verkehrslösung Bregenzerwald 939.844 km, betragen die Vergleichszahlen für die Jahre 1985 und 1986 1.812.627 und 1.811.721 km. Zusätzlich wurden im Jahre 1986 vom Kraftwagendienst der ÖBB und von privaten Unternehmen auf Postautolinien des Bregenzerwaldes 202.283 bzw. 40.787 km gefahren.

Was die von Ihnen angesprochene Besprechung am 21. August 1986 in Schwarzenberg betrifft, so wurde - nach meiner Information - bei dieser unter anderem darauf hingewiesen, daß bei einer höheren Kilometerleistung nur um 6,3 % mehr Fahrgäste (inkl. Schüler) befördert wurden, bei Ausklammerung der Schüler aber eine Frequenzeinbuße von 12,1 % zu beobachten war. Diese Aussage wurde aufgrund einer Hochrechnung der Vergleichszeiträume Jänner bis Juni 1983 und 1985 getroffen. Dem Amt der

- 2 -

Vorarlberger Landesregierung wurde am 29. März 1985 aufgrund einer ersten Schätzung mitgeteilt, daß das Verkehrsaufkommen im Linienverkehr um etwa 12 % gestiegen war, allerdings waren in dieser Frequenzsteigerung auch jene Schüler inbegriffen, welche vor dem Inkrafttreten der Verkehrslösung Bregenzerwald im Schülergelegenheitsverkehr befördert wurden.

Zu Frage 1:

Im Jahr 1983 wurden insgesamt 1.563.416 Personen befördert, davon 942.517 Schüler. Im Jahre 1986 wurden insgesamt 1.740.475 Personen befördert davon 1.078.440 Schüler.

In den Daten für 1983 sind lediglich die von Postbussen im Linienverkehr beobachteten Frequenzen enthalten. In den Daten für 1986 sind auch die von angemieteten Bussen privater Unternehmer beförderten Fahrgäste inbegriffen.

Von den im Auftrag der Post eingesetzten Bahnbussen wurden 1986 insgesamt 94.679 Personen befördert. Die Anzahl der 1983 im Schienenersatzverkehr beförderten Personen ist nicht feststellbar.

Ergänzend dazu wird bemerkt, daß der Postautodienst im Jahre 1986 ein bis dahin vom Kraftwagendienst der ÖBB betriebenes Kurspaar übernommen hat; daraus erklärt sich das seit 1983 scheinbar gestiegene Verkehrsaufkommen.

Zu Frage 2:

Die von der Regionalplanungsgemeinschaft Bregenzerwald hergestellten Wäldebusinformationen wurden mehrmals unentgeltlich an jeden Haushalt im Bregenzerwald zugestellt, sowie Postwurfsendungen immer wieder unentgeltlich verteilt. Etwa 35.000 Fahrplanprospekte über das Postauto im Bereich Dornbirn/Bregenz wurden auf Veranlassung von Postautodienststellen gedruckt und dem potentiellen Nutzer unentgeltlich überlassen. Die Post hat neben diesen Werbeaufwendungen auch Freifahrten zu

- 3 -

Werbezwecken gewährt, die Aktion "Autofreier Tag" mitgetragen und die Kosten für die Verkehrsabwicklung im Bereich der Verkehrslösung Bregenzerwald in Millionenhöhe getragen. Eine Bezifferung des Werbeaufwandes ist wegen der Komplexität der Maßnahmen nicht möglich.

Zu Frage 3:

Die im Bregenzerwald bestehenden Beförderungsmöglichkeiten werden nur auf Strecken des Postautodienstes angeboten. Ergänzend zu dieser Frage wäre zu bemerken, daß die einschlägigen Bestimmungen des Kraftfahrliniengesetzes 1952 eine Differenzierung der Kursführung auf einzelne Fahrgastgruppen nicht kennt.

Im Jahre 1986 erbrachten die Postbusse insgesamt 1,811.721 km, die eingesetzten Bahnbusse 202.283 km, einschließlich der Kurse, die vorwiegend der Schülerbeförderung dienen sowie allfälliger Leerfahrten.

Zu Frage 4:

Im Jahre 1986 betrugen die Nettoeinnahmen der Post- und Telegraphenverwaltung S 19,556.707,-, davon die Einnahmen aus der Schülerbeförderung (Fahrpreisersätze aus dem Familienlastenausgleichsfonds) S 9,259.395,-. Unter Hinzurechnung der in Bahnbussen erzielten Einnahmen von S 1,334.565,- ergeben sich Gesamteinnahmen (Post- und Bahnbusse, Private aus Schüler-, Arbeitnehmer- und Einzelfahrerbeförderung) von S 20,891.272,-.

Gemäß der postinternen Kennzahlenberechnung 1986 beliefen sich die Aufwendungen für den Kursverkehr im Bregenzerwald auf S 40,171.164,-. Der von den Verkehrsträgern zu tragende Abgang (Verlust) betrug 1986 somit über 19 Mio. Schilling.

Zu Frage 5:

Das Tarifangebot im Bereich der Verkehrslösung Bregenzerwald stützt sich auf den für alle im gesamten Bundesgebiet tätigen privaten und staatlichen Verkehrsunternehmen verbindlichen Tariferlaß. Das von der Verkehrsinitiative Bregenzerwald präsentierte Waben- bzw. Kreissystem zielte auf eine ent-

scheidende Verbilligung (Abtarifierung) ab, seine praktische Durchführbarkeit (Kontrolle, Statistik, Ersatz der Einnahmenausfälle) war nicht gegeben. Dennoch wurde angeboten, für Vollpreisfahrer - also für die individuellen Einzelfahrer - eine den (verbilligten) Zonentarif berücksichtigende Fahrpreisübersicht zu erstellen, wobei allerdings die Differenz zwischen den tatsächlich erzielbaren Einnahmen (Zonentarif) und den fiktiven Einnahmen gemäß dem jeweils geltenden Tariferlaß von einem Subventionsträger zu tragen wäre. Eine Stellungnahme des hiefür in Betracht kommenden Landes Vorarlberg steht noch aus. Die weiteren Aktivitäten des Postautodienstes im Rahmen seiner Attraktivierungsbestrebungen hängen vom Inhalt dieser Stellungnahme ab. Wie die Erfahrungen zeigen, wird aber auch ein noch so dichtes Verkehrsangebot erfolglos sein, wenn die potentiellen Nutzer fehlen. Bei einer Wohnbevölkerung von 26.000 Personen ist es nicht weiter verwunderlich, daß die Kurswagen in der derzeit angebotenen Zahl nicht oder nur sehr mäßig frequentiert werden. Nur mit exorbitant hohem Aufwand wäre es möglich, für jedes individuelle Verkehrsbedürfnis ein öffentliches Verkehrsmittel bereitzustellen.

Zu Frage 6:

Aufgrund vorliegender Verkehrszählungen der Post- und Telegraphenverwaltung ist evident, daß etliche Kursfahrten praktisch nicht frequentiert werden. Der Postautodienst wird daher die Einstellung dieser nicht bzw. kaum frequentierten Kursfahrten beantragen.

Zu Frage 7:

Schon im Jahre 1985 mußte anlässlich einer strichprobenweisen Verkehrszählung festgestellt werden, daß selbst bei idealen äußeren Bedingungen zeitlich sehr günstig gelegene Kursangebote von Touristen praktisch nicht in Anspruch genommen werden. So hatte z.B. der am 22. Juli 1985 von Dornbirn über Bezau, Mellau, Schoppernau, Schröcken, Hochkrumbach, Warth nach Lech verkehrende Frühkurs auf seiner 80 km langen Wegstrecke ledig-

- 5 -

lich zwischen Dornbirn und Bezau ein für einen Kraftfahrlinienverkehr adäquates Verkehrsaufkommen (max. 17 Fahrgäste) zu befriedigen, im 15 km langen Teilstück Schoppernau - Hochkrumbach war kein einziger Fahrgast, in den Teilstücken Bezau - Schoppernau max. 5 Personen, im Teilstück Hochkrumbach - Lech 2 Fahrgäste zu befördern. An dieser Situation hat sich nichts geändert.

Wien, am 30. November 1987

Der Bundesminister

