

II- 3877 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode



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

Zl. 5901/5-Info-88

1675/AB

1988 -04- 22

zu 1611/J

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

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
 Hofer und Genossen vom 22. Februar 1988,
 Nr. 1611/J-NR/88, "Zusammenführung der Auto-
 buslinien von Bahn und Post"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

Für die umfassende Koordinierung zwischen den Busdiensten von Bahn und Post wurde nach Prüfung verschiedener Organisationsmodelle am 1. März 1988 die Bundesbus-Geschäftsstelle eingerichtet. Da die Aktionsprogramme erst auszuarbeiten sind, ist es derzeit noch nicht möglich, konkrete Angaben über den zu erreichenden Rationalisierungseffekt vorzulegen.

Nach Erfahrungswerten aus der Bundesrepublik Deutschland haben sich durch die Zusammenführung des Postreisedienstes und des Bahnbusdienstes zunächst Kostensenkungen von etwa 5 % ergeben. Ein ähnliches Ergebnis kann vorerst auch für Österreich erwartet werden.

Zu den Fragen 2 und 3:

Einen Parallelverkehr zwischen Bahnbus und Postbus, bei dem Anfangs- und Endpunkt sowie der Streckenverlauf gleich sind, gibt es nur zwischen Linz und Steyr, Landeck und St. Anton am Arlberg und im Bereich des südwestlichen Wienerwaldes. In diesen Fällen ist ein Gemeinschaftsverkehr eingerichtet.

- 2 -

Bei der Mehrzahl der sogenannten Parallelverkehre handelt es sich nur um Gleichläufe auf Teilen des Streckenverlaufs von Kraftfahrlinien mit unterschiedlichen Anfangs- bzw. Endpunkten. Auf Gleichlaufstrecken werden die Fahrscheine gegenseitig anerkannt.

Das Verzeichnis dieser Gleichlaufstrecken wird derzeit aktualisiert und in den nächsten Tagen fertiggestellt. Auf Wunsch stelle ich Ihnen dieses gerne zur Verfügung.

Zu den Fragen 4 und 5:

Wie bereits oben angeführt bestehen bereits seit längerer Zeit Gemeinschaftsverkehre zwischen Bahn und Post in den Relationen Linz - Steyr, Landeck - St.Anton am Arlberg und im Bereich des südwestlichen Wienerwaldes.

Ganz grundsätzlich darf in diesem Zusammenhang angemerkt werden, daß es für Rationalisierungsmaßnahmen aufgrund der gemeinsamen Betrachtung der Kraftfahrlinien von Bahn und Post zwei Ansatzpunkte gibt.

Einerseits können bei Gemeinschaftsverkehren über die schon bisher praktizierte Zusammenarbeit bei der Fahplangestaltung hinaus durch die gemeinsame Optimierung des Lenker- und Wageneinsatzes Einsparungen erzielt werden. Diese Möglichkeit wird von der Bundesbus-Geschäftsstelle auch bei anderen Linien untersucht werden.

Ein anderer wesentlicher Ansatzpunkt für Kostenminimierungen liegt bei den Linienentflechtungen. Das bedeutet, daß sich in bestimmten Regionen der Kraftwagendienst der österreichischen Bundesbahnen und in anderen Regionen der Postautodienst zur Gänze zurückziehen wird, da der Partner aufgrund der vorhandenen Betriebsstätten den Raum rationeller bedienen kann.

- 3 -

An konzessionsrechtlichen Maßnahmen wurden bereits getroffen:

- Einbindung der KWD-Kraftfahrlinie 1211 Poysdorf - Staatz/ Kautendorf in die Postautolinie 1208 Großkrüt - Poysdorf - Enzersdorf bei Staatz - Kautendorf
- Enthebung des KWD von der Betriebspflicht auf der KWD-Kraftfahrlinie 1035 Großharras - Hollabrunn (- Wien) zu gunsten der Postautolinie 1246 Großharras - Hollabrunn
- Übertragung der Betriebsführung des KWD-Kraftfahrlinie 1280 Hollabrunn - Raschala - Magersdorf - Hollabrunn und KWD-Kraftfahrlinie 1325 Waidhofen an der Thaya - Waldkirchen - Fratres an die Post
- Übertragung der Betriebsführung der Postautolinie 1088 Wien/Hütteldorf - Pressbaum - Klausen Leopoldsdorf an die ÖBB.

Zu Frage 6:

Wesentliche Auswirkungen der auf eine neue Basis gestellten Zusammenarbeit der Bundesbusdienste werden sich insbesondere am Beginn der Fahrplanperiode 1989/90 Ende Mai 1989 zeigen.

Zu den Frage 7 und 8:

Ein Zeitpunkt für eine vollständige dienst- und besoldungsrechtliche Angleichung zwischen den Bediensteten der beiden Bundesbusdienste kann derzeit nicht genannt werden.

Es ist jedoch geplant, bei Optimierungen des Lenkereinsatzes bzw. Linienentflechtungen die notwendige Flexibilität und soziale Akzeptanz dadurch zu gewährleisten, daß erforderlichenfalls zwischen Bahn und Post Vereinbarungen über eine Dienstleistungsüberlassung geschlossen werden und die betreffenden Mitarbeiter weiterhin nach den dienst- und besoldungsrechtlichen Regelungen ihrer Stammverwaltungen behandelt werden.

Wien, am 22. April 1988

Der Bundesminister

