



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

II-7388 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
Tel. (0222) 713 75 07  
Teletex (232) 3221155  
Telex 61 3221155  
Telefax (0222) 73 78 76  
DVR: 009 02 04

Pr.Z1. 5901/12-4-89

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
Hofer und Genossen vom 15. März 1989, Nr.  
3484/J-NR/89, "Zusammenführung der Autobus-  
linien von ÖBB und Post- und Telegraphenver-  
waltung"

3418/AB  
1989 -05- 08  
zu 3484 J

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Welche Rationalisierungseffekte wurden seit der Einrichtung der Bundesbus-Geschäftsstelle am 1. März 1988 bis zum Ende des Jahres 1988 im einzelnen erreicht?"

- Verringerung des Bestandes an Bussen
- Absenkung des Personalstandes bei den Bundesbusdiensten
- Einsparung von Überstunden
- Reduzierung von Fahrleistungen
- Linienentflechtungen
- Modifikation von Bauvorhaben
- Vereinheitlichung der technischen Ausstattung der Busse

Zu Frage 2:

"Welche Kostensenkung konnte durch die Einrichtung der Bundesbus-Geschäftsstelle im Jahr 1988 in absoluten Zahlen erreicht werden?"

Im Zeitraum vom 1. März bis 31. Dezember 1988 konnten Kosteneinsparungen im Ausmaß von 237,4 Mio Schilling erzielt werden.

- 2 -

Zu Frage 3:

Welche Maßnahmen wurden im einzelnen gesetzt, um diese Kostensenkung zu erreichen?"

Gegenüber dem Jahre 1987 wurde im Kalenderjahr 1988 die Zahl

- der Busse um 49,
  - der Bediensteten um 98
  - der Überstunden um 22.558 und
  - der Fahrleistungen um 1,7 Mio km
- gesenkt.

In dem Betrag von 237,4 Mio Schilling sind auch die reduzierten Aufwendungen am Hochbausektor in den Standorten Mistelbach, Grein, Spittal a.d. Drau, Kirchberg am Wechsel und Payerbach sowie der Entfall von Einstellhallen berücksichtigt.

Zu den Fragen 4 und 5:

"In der Anfragebeantwortung 1675/AB wurde mitgeteilt, daß für bestehende Parallelverkehre zwischen Bahnbus und Postbus ein Gemeinschaftsverkehr eingerichtet wurde. Welche Einsparung ergab sich aus der Einrichtung dieses Gemeinschaftsverkehrs?"

"Wurden aus der Einrichtung dieses Gemeinschaftsverkehrs Personaleinsparungen wirksam?"

In der Anfragebeantwortung 1675/AB wurde mitgeteilt, daß Österreichweit nur 3 Parallelverkehre zwischen Bahn und Post, bei welchen Anfangs- und Endpunkte sowie die Streckenführungen identisch sind, bestehen und in diesen Fällen seit langer Zeit Gemeinschaftsverkehre eingerichtet sind. Einer dieser Gemeinschaftsverkehre, und zwar auf der Strecke Landeck - St. Anton am Arlberg, wurde inzwischen aufgelöst. Dadurch konnten 5 Lenker und 2 Busse eingespart werden. Kostenmäßig bedeutet dies eine Einsparung von rund 5,6 Mio Schilling. Das

- 3 -

Ergebnis von Rationalisierungsbestrebungen im Gemeinschaftsverkehr Linz - Enns - Steyr wird voraussichtlich noch im Laufe des Jahres 1989 vorliegen.

Der Gemeinschaftsverkehr im südwestlichen Wienerwald ist durch die Einbindung dieses Gebietes in den VOR-Bereich faktisch gegenstandslos geworden.

Zu den Fragen 6 und 7:

"In der Anfragebeantwortung 1675/AB wurde weiters mitgeteilt, daß ein Verzeichnis der Gleichlaufstrecken von Bahnbus- und Postbuslinien erstellt wird. Ist dieses Verzeichnis in der Zwischenzeit fertiggestellt?"

"Werden Sie dieses Verzeichnis den Abgeordneten des Nationalrates zur Verfügung stellen?"

Das Verzeichnis liegt vor, eine Ablichtung wird dieser Anfragebeantwortung angeschlossen.

Zu Frage 8:

"In der Anfragebeantwortung 1675/AB wurde weiters mitgeteilt, daß durch eine Optimierung des Lenker- und Wageneinsatzes Einsparungen erzielt werden sollen. Eine diesbezügliche Untersuchung seitens der Bundesbus-Geschäftsstelle wurde in der Anfragebeantwortung in Aussicht gestellt. Was ist das Untersuchungsergebnis hinsichtlich der Optimierung des Lenker- und Wageneinsatzes?"

Das Konzept für eine Optimierung des Lenker- und Wageneinsatzes wurde von der Bundesbus-Geschäftsstelle erarbeitet und wird derzeit von den Verkehrsträgern im Zusammenwirken mit ihren Personalvertretungen abschließend erörtert.

Zu Frage 9:

"Welches Einsparungspotential kann dadurch realisiert werden?"

- 4 -

Für die Fahrplanperiode 1989/90 wird erwartet, daß - in Verbindung mit einer nachfragegerechten Anpassung des Fahrplanangebotes - durch einen rationelleren Bus- und Lenkereinsatz bei den Bundesbusdiensten eine weitere Reduzierung von 25 Bediensteten (plus 13.000 Überstunden) und 25 Bussen ermöglicht wird.

Zu den Fragen 10 und 11:

"Als weiterer wesentlicher Ansatzpunkt für Kostenminimierungen wurde in der Anfragebeantwortung 1675/AB der Bereich der Linienentflechtungen genannt. Welche Linienentflechtungen wurden seit der Einrichtung der Bundesbus-Geschäftsstelle durchgeführt?"

"Welches Einsparungspotential konnte dadurch realisiert werden?"

Wie bereits bei den Fragen 4 und 5 ausgeführt, wurde der Gemeinschaftsverkehr in der Relation Landeck - St. Anton am Arlberg mit 29. Mai 1988 aufgelöst.

Weiters konnte mit 12. September 1988 ein Gleichlauf auf der Teilstrecke Klagenfurt - St. Veit an der Glan - Mölbling beseitigt werden. Dadurch konnten 2 Busse und 2 Lenker sowie 72.800 Fahrkilometer eingespart werden. Kostenmäßig bedeutet dies eine Einsparung von rund 5,2 Mio Schilling.

Zu Frage 12:

"Welche weiteren Linienentflechtungen sind für das Jahr 1989 vorgesehen?"

Im laufenden Jahr sollen die eingeleiteten Projekte Lavanttal, nordwestliche Steiermark (SölktaI/Stainach), Unteres Inntal (Jenbach/Brixlegg) und Ferlach abgeschlossen werden.

- 5 -

Zu den Fragen 13, 14 und 15:

"In der Anfragebeantwortung 1675/AB konnte kein Zeitpunkt für eine vollständige dienst- und besoldungsrechtliche Angleichung zwischen den Bediensteten der beiden Bundesbusdienste genannt werden. Wie ist der derzeitige Stand der dienst- und besoldungsrechtlichen Angleichung?"

"Welche Maßnahmen wurden diesbezüglich im Jahr 1988 gesetzt?"

"Welche Maßnahmen sind zur dienst- und besoldungsrechtlichen Angleichung im Jahr 1989 vorgesehen?"

Die angestrebten Optimierungen des Lenkereinsatzes bzw. Linienentflechtungen konnten inzwischen in einzelnen Bereichen realisiert werden. Weitere Schritte sind geplant. Ein Zeitpunkt für eine vollständige dienst- und besoldungsrechtliche Angleichung zwischen den Bediensteten der beiden Bundesbusdienste kann nach wie vor nicht genannt werden. Die Angelegenheit ist aber deshalb nicht dringlich, weil die organisatorische Eingliederung der Busdienste in Bahn und Post weiterhin bestehen bleibt.

Zu den Fragen 16 und 17:

"Hat sich die Gesamtzahl der Autobusse von Bahn und Post im Jahr 1988 verändert?"

"Wen ja, um wieviele?"

Der Busbestand hat sich bei Bahn und Post im Jahr 1988 um 49 Einheiten verringert.

Zu Frage 18:

"Wie hoch war der Autobusbestand der Post- und Telegraphendirektion zum 1.1.1988?"

- 6 -

Der Busbestand der Post- und Telegraphendirektion zum 1.1. 1988 betrug 1.587 Einheiten.

Zu Frage 19:

"Wie hoch war der Autobusbestand der Post- und Telegraphendirektion zum 1. Jänner 1989?"

Der Busbestand der Post- und Telegraphendirektion zum 1.1. 1989 betrug 1.561 Einheiten.

Zu Frage 20:

"Wie hoch war der Autobusbestand des KWD der ÖBB zum 1.1. 1988?"

Der Busbestand des KWD der ÖBB zum 1.1.1988 betrug 882 Einheiten.

Zu Frage 21:

"Wie hoch war der Autobusbestand des KWD der ÖBB zum 1.1. 1989?"

Der Busbestand des KWD der ÖBB zum 1.1.1989 betrug 859 Einheiten.

Zu Frage 22:

"Wie groß ist der sonstige KFZ-Bestand bei der Post- und Telegraphenverwaltung zum 1. Jänner 1989 gegliedert nach LKWs und PKWs?"

19 PKW

1.375 PKWKombi, die für betriebliche Zwecke (vorwiegend im Fernmeldedienst) eingesetzt werden

5.795 LKW (davon 5.049 mit einer Nutzlast bis einschließlich 1.000 kg) die vorwiegend für den Zustelldienst eingesetzt werden.

1.161 Fahrzeuge für besondere Zwecke (wie z.B. Kabelmeßwagen, Paketkraftwagen etc.)

- 7 -

Zu Frage 23:

Wie groß ist der sonstige KFZ-Bestand bei den ÖBB zum 1.1.  
1989 gegliedert nach LKWs und PKWs?"

15 PKW

281 LKW

Wien, am 5. Mai 1989

Der Bundesminister

