



II-1589 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

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

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
 Tel. (0222) 711 62-9100
 Teletex (232) 3221155
 Telex 61 3221155
 Telefax (0222) 713 78 76
 DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5901/14-4-91

554 IAB

1991 -04- 22

zu 497 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
 Abg. Voggenhuber und Freunde vom 19.2.1991,
 Zl. 497/J-NR/1991 "mangelnde Koordination der
 Postbusse bzw. Lokalbahn im Bundesland Salzburg"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Ist Ihnen dieses Faktum bekannt?

Wenn ja, war das Referat für Verkehrsplanung in diese Gestaltung miteinbezogen?"

Das im Motiventeil der Anfrage aufgezeigte "Faktum" stellt sich tatsächlich anders dar: Der Postautodienst legte bei der Kraftfahrlinienkonferenz für das Bundesland Salzburg am 31. Jänner 1991 die angeführten Fahrpläne vor. Diese konnten jedoch nicht genehmigt werden, da ein Antrag auf Konzessionswiedererteilung der Postautolinie 3040 Salzburg - Oberndorf -Feldkirchen/Moosdorf eingebracht worden war. Auf der Basis der bisherigen Kraftfahrlinienkonzession, die keinerlei Auflagen erhielt, wäre diese Genehmigung möglich gewesen.

Das in diesem Zusammenhang erforderliche Ermittlungsverfahren ist noch nicht zur Gänze abgeschlossen. Im Bemühen um eine für alle Seiten akzeptable Lösung haben aber in der Zwischenzeit Besprechungen mit den beteiligten Verfahrensparteien stattgefunden, deren Ergebnisse in der Entscheidung ihre entsprechende Berücksichtigung finden werden.

- 2 -

Eine Fahrplangenehmigung kann erst auf der Basis des zu erlassenden Konzessionsbescheides erfolgen.

Das Referat für Verkehrsplanung war im Rahmen der Fahrplankonferenz miteinbezogen.

Zu Frage 2:

"Wie ist dieser Umstand mit den Zielsetzungen des Verkehrskonzeptes für das Bundesland Salzburg in Einklang zu bringen?"

Das Landesverkehrskonzept für das Bundesland Salzburg hat gemäß 1. Arbeitssitzung vom 29. Oktober 1990 bisher lediglich Steuerungsgremien bestellt, die die Erarbeitung von Maßnahmenkatalogen koordinieren sollen. Konkrete Zielsetzungen sind für das Jahr 1991 in Aussicht gestellt.

Zu den Fragen 3 und 4:

"Halten Sie diesen Parallelverkehr für sinnvoll?

Wenn nein, was werden Sie unternehmen, um diese unsinnige Konkurrenzierung des öffentlichen Verkehrs zu verhindern?"

Das Problem ist differenzierter als von Ihnen dargestellt: Jener Teil der Antheringer Bevölkerung, der eine Haltestelle zur Lokalbahn zu Fuß leicht erreichen kann, benutzt diese.

Bewohner aus entfernteren Ortsteilen müssen zwischen ein und eineinhalb Kilometer Fußweg auf sich nehmen oder einen bestehenden Linienzubringer der Firma Eiser zur Bahn benutzen. Die Fahrzeit beträgt diesfalls 22 bis 25 Minuten, der Fahrpreis für eine einfache Fahrt (S 16,-- Kraftfahrlinie, S 20,-- Lokalbahn) S 36,--. Es ist daher verständlich, daß dem Postautobus, der für die Fahrt nach Salzburg nur 11 bis 14 Minuten benötigt und S 18,-- kostet, von dem betroffenen Teil der Antheringer Bevölkerung der Vorzug gegeben wird.

- 3 -

Zu Frage 5:

"Auf welchen anderen Strecken des Bundeslandes gibt es eine ähnliche Konkurrenzierung?"

Der Betrieb einer Kraftfahrlinie bedarf einer Konzession nach dem Kraftfahrliniengesetz. Vor Erteilung dieser Konzession sind bei sonstiger Nichtigkeit unter anderem jene Unternehmen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs und die Kraftfahrlinienunternehmen, in deren Verkehrsbereich die neue Kraftfahrlinie ganz oder teilweise fällt, zu hören und für den Fall, daß die Entscheidung ihrer fristgerechten Stellungnahme widerspricht, auch berufungsberechtigt.

Es ist daher davon auszugehen, daß konzessionierte Kraftfahrlinien der Erfüllung der Verkehrsaufgaben anderer Unternehmer des öffentlichen Verkehrs nicht vorgreifen.

Zu Frage 6:

"Worin liegen die strukturellen Probleme, daß es offensichtlich nach wie vor dazu kommt, daß sich einerseits ÖBB und Postbusse, andererseits ÖBB-Postbusse und lokale Buslinien unsinnigerweise konkurrenzieren?"

Das Kraftfahrliniengesetz schließt die Möglichkeit, daß bestehende Kraftfahrlinien in Teilbereichen durch neuhinzutretende überlagert werden, nicht aus. Letztere werden in diesem Fall zur Vermeidung der wirtschaftlichen Gefährdung bereits vorhandener Verkehrsträger mit entsprechenden konzessionsbehördlichen Auflagen belastet. Diese Streckengleichläufe sind allein schon aus topographischen Gründen vor allem im ländlichen Raum nicht vermeidbar, weil der Verkehrsutzer einerseits an einer durchgehenden Beförderung (ohne Umsteigeverkehr) interessiert ist und andererseits diesfalls auch mit zusätzlichen Kosten einer weiteren Abfertigung belastet wäre, da zweimal der relativ hohe (gestopfene) Anfangstarif zu entrichten wäre.

- 4 -

Zu Frage 7:

"Können Sie einen Zeitpunkt nennen, an dem grundsätzlich dieses Problem beseitigt sein wird?"

Dieses Problem kann nur durch wohldurchdachte Verbundregelungen, die eine Übernahme jener Kosten durch die Verbundpartner vorsehen, die durch eine angebotene Durchtarifierung entstehen, sowie durch eine Anpassung der zwischen Eisenbahn- und Kraftfahrlinie unterschiedlichen Tarifsysteme gelöst werden.

Deshalb wird sowohl im Koalitionsabkommen als auch in der Regierungserklärung an der Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie der Einrichtung von Verkehrsverbünden festgehalten.

Zu Frage 8:

"Welche großzügige organisatorische Lösung schwebt Ihnen hier vor (gemeinsame Holding, gemeinsame Gesellschaft,...)?"

Im Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr wird im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten schon seit jeher die Koordinationsfunktion aller Verkehrsträger wahrgenommen.

Darüberhinaus wurde zur Optimierung der internen Abstimmung der bundeseigenen Kraftfahrliniенverkehre mit 1. März 1988 die Bundesbus-Geschäftsstelle eingerichtet. Eine Organisationsform, zu deren Zielsetzungen unter anderem neben der Linienentflechtung von Post- und Bahnbussen auch die Beseitigung bzw. Minimierung von Konkurrenzsituationen zwischen Bundesbusdiensten und Schiene zählt. Nach Möglichkeit finden bei den erforderlichen Maßnahmen die privaten Verkehrsunternehmungen dabei Berücksichtigung.

- 5 -

Im Interesse des öffentlichen Verkehrs wird jedoch letztlich eine zufriedenstellende Abstimmung aller territorialen Verkehrsträger nicht in Form einer "großzügigen organisatorischen Lösung", sondern durch die Intensivierung der Zusammenarbeit aller beteiligter Verkehrsträger erreicht werden.

Wien, am 19. April 1991

Der Bundesminister

