

II-6227 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

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. 5905/40-4/92

3006 IAB

1992 -07-21

zu 3045 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Anschober, Freunde und Freundinnen vom 3. Juni 1992,
Zl. 3045/J-NR/1992, "Fahrplanwechsel/Wörgl-Angath-
Angerberg"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Warum gibt es bei den Bundesbussen nach wie vor eine konkurrierende Vorgangsweise zwischen Postbussen und KWD?"

Seit der Einrichtung der Bundesbusdienste (BBD) ist eine konkurrierende Vorgangsweise grundsätzlich ausgeschlossen, da verkehrsorganisatorische Maßnahmen immer einvernehmlich mit den beiden Diensten gesetzt werden müssen.

Zu Frage 2:

"Gibt es irgendwelche Unterschiede zwischen den beiden Betrieben der Bundesbusse (Post und KWD) in Bezug auf die erforderliche Kostendeckung?"

Beide Busdienste sind angewiesen, bei Erbringung von Leistungen Kostendeckung anzustreben. Aufgrund unterschiedlicher Linien - und damit auch unterschiedlicher Ertragsstrukturen - ergeben sich oft unterschiedliche Kostendeckungsverhältnisse (auch innerhalb eines jeden der beiden Bundesbusdienste).

- 2 -

Zu Frage 3:

"Gibt es irgendwelche Unterschiede zwischen Post und KWD in Bezug auf die ökonomische Kalkulation?"

Beide Dienste haben bei Erbringung ihrer Leistungen die betriebswirtschaftlichen Postulate Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit zu beachten.

Zu Frage 4:

"Wie stehen Sie zu den 20.000 zusätzlichen Überstellungskilometern (Leerfahrten), die durch den oben genannten Fahrplanwechsel entstehen?"

Sehen Sie da keinen Widerspruch zu Ihren "Verkehrspolitischen Leitlinien", in denen die Verkehrsvermeidung oberste Priorität hat?"

Eine Realisierung des in Aussicht genommen Verkehrsvorhabens hätte zwar einerseits Leerfahrten, wenn auch nicht im zitierten Ausmaß, hervorgerufen, diesen wären aber andererseits anfallende Kosten von Auswärtsnachtungen der Lenker gegenüberzustellen.

Abschließend darf festgestellt werden, daß die Projektgruppe beauftragt wurde, das Projekt Wörgl in modifizierter Form einer Lösung zuzuführen.

Dabei sollen sowohl betriebswirtschaftliche als auch ökologische Kriterien im Sinne der erwähnten "Verkehrspolitischen Leitlinien" berücksichtigt werden.

Wien, am 17. Juli 1992

Der Bundesminister

