

**II- 9140 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode**



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

Pr.Zl. 5901/4-4-1993

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

4132 /AB

1993 -03- 22

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg. zu 4149 /J
Lukesch und Kollegen vom 21. Jänner 1993,
Zl. 4149/J-NR/1993 "Bundesbus-Debakel in Tirol"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 bis 7:

"Sind Ihnen die Ergebnisse der Studie der Postautoleitung
Innsbruck (Projekt 4068) bekannt?"

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welche Konsequenzen werden Sie daraus ziehen?

Trifft es zu, daß Sie die Bundesbus-Geschäftsstelle mit der
Beurteilung dieser Studie beauftragt haben?

Wenn ja, wann werden die Ergebnisse dieser Beurteilung
vorliegen?

Sind Sie bereit, diese Ergebnisse zu veröffentlichen?

Wenn nein, warum nicht?"

Von der erwähnten Studie der Postautoleitung Innsbruck habe ich
im Dezember 1992 durch die in den Medien veröffentlichten
Aussagen des Obmannes der Tiroler Postgewerkschaft erfahren.

Zum Zeitpunkt der Medienberichterstattung war die Studie weder
in der Generalpostdirektion noch in der Bundesbus-Geschäfts-
stelle bekannt.

Ich habe veranlaßt, daß im Wege der Generalpostdirektion alle
Unterlagen umgehend der Bundesbus-Geschäftsstelle zur Prüfung
vorgelegt werden. Aufgrund des Umfanges der Prüfung und der
Notwendigkeit ergänzender Untersuchungen und Aufklärungen liegt
noch kein endgültiges Prüfungsergebnis vor.

- 2 -

Ein Einsparungspotential in der Höhe von 40 Mio S - wie Sie es im Motiventeil der Anfrage ansprechen - geht aus der Studie der Postautoleitung Innsbruck nicht hervor.

Eine Vorlage des Abschlußberichtes ist voraussichtlich Ende April 1993 zu erwarten. Die Ergebnisse dieser Studie werden in geeigneter Weise bekanntgegeben.

Zu den Fragen 8, 9 und 10:

"Halten Sie es für realistisch, daß die Bundesbus-Geschäftsstelle diese Studie positiv beurteilen (und damit sich selbst überflüssig machen) wird?

Sind Sie bereit, diese Studie von einer unabhängigen Institution prüfen zu lassen?

Wenn nein, warum nicht?"

Im Rahmen ihres Koordinierungsauftrages hat die Bundesbus-Geschäftsstelle zur Absenkung der Betriebskosten alle Rationalisierungspotentiale zwischen den Busdiensten von Bahn und Post auszuschöpfen.

Bei der Verkehrsabwicklung wird diese Zielsetzung durch konsequente Linienentflechtung und/oder gemeinsamen Bus- und Lenkereinsatz erreicht. Die Wahrnehmung dieser vorgesehenen Aufgabe würde keinesfalls die BBGSt überflüssig machen, sondern liegt in deren ureigensten Interesse.

Mit der konkreten Prüfung innerhalb der BBGSt sind Bedienstete mit eingehender Betriebserfahrung bei der Wagenumlauf- und Dienstplanbildung betraut worden.

Darüberhinaus ist durch die Einbindung von Organen der Bahn und Post die Objektivität der Prüfung gewährleistet. Gegen die Befassung einer unabhängigen Institution mit dieser "Spezialmaterie" besteht grundsätzlich kein Einwand.

Nach Vorliegen des Endberichtes wird über die Notwendigkeit einer zusätzlichen Befassung einer außenstehenden Institution zu entscheiden sein.

- 3 -

Zu Frage 11:

"Medien gegenüber hat Ihr Ressort mehrfach von Einsparungen in Höhe "von nahezu einer halben Milliarde Schilling" seit 1988 durch die Gründung und Koordinationstätigkeit der Bundesbus-Geschäftsstelle gesprochen. Wie setzt sich dieser Betrag im Detail zusammen?"

Seit Einrichtung der Bundesbus-Geschäftsstelle wurde bei den Bundesbusdiensten bis Ende 1991 ein Rationalisierungspotential von rund S 569 Mio und zwar im Bereich

- * Personalwirtschaft rd. S 180 Mio.
- * Hochbau rd. S 235 Mio.
- * Sonstige (z.B. Beschaffungswesen) rd. S 154 Mio.

ausgeschöpft.

Zu Frage 12:

"Welchen Anteil hat Tirol im Detail an diesen Einsparungen?"

Die konkreten Aktivitäten der Bundesbusdienste in Tirol haben bisher vor allem eine Linienentflechtung zwischen Landeck und St. Anton, die Schaffung eines Bundesbuszentrums am gemeinsamen Standort Innsbruck-Reichenau - (verringertes Zubau durch gemeinsame Nutzung freier Werkstättenkapazitäten des PAD) - sowie die Reduktion der Bauvorhaben in Brixlegg, Wörgl und Schwaz umfaßt. Von den Gesamteinsparungen können rd. S 42 Mio den Tätigkeiten in Tirol zugeordnet werden.

Dieser Betrag setzt sich im Bereich

- * Personalwirtschaft/pro Jahr rd. S 1 Mio.
 - * Hochbau rd. S 37 Mio.
 - * Sonstige Aktivitäten rd. S 4 Mio.
- zusammen.

Durch einen Verkauf des ursprünglich für den Neubau der Kraftwagenbetriebsleitung vorgesehenen Grundstücks in Innsbruck Mühlau kann noch ein beträchtlicher Erlös erwartet werden.

- 4 -

Zu den Fragen 13, 14, 15 und 16:

"In diesem Zusammenhang berichteten die Medien auch von einem internen Revisionsbericht für Ihren Amtsvorgänger BM a.D. Dr. Rudolf Streicher. Ist Ihnen dieser Bericht bekannt?

Wer wurde von diesem Bericht in Kenntnis gesetzt?

Sind Sie bereit, diesen Bericht - bzw. sein Ergebnis - zu veröffentlichen und den betroffenen Dienststellen zur Kenntnis zu bringen?

Wenn nein, warum nicht?"

Der Revisionsbericht ist mir bekannt. Schon von meinem Amtsvorgänger wurde eine Stellungnahme zum Revisionsbericht in Form einer Presseaussendung abgegeben.

Die Schlußfolgerungen des Revisionsberichtes und die daraus resultierenden Maßnahmen wurden der Geschäftsführung der BBGSt zur Kenntnis gebracht.

Darüberhinaus sind im Wege der BBGSt die Generalpostdirektion und die Fachstelle Kraftwagenverkehr informiert worden.

Die Berichte der internen Revision dienen ausschließlich der Information der Unternehmensleitungen und sind nicht zur Veröffentlichung vorgesehen.

Zu den Fragen 17 und 18:

"Anlässlich der Präsentation der Bundesbus-Geschäftsstelle im Februar 1988 hat BM a.D. Dr. Rudolf Streicher folgende "vorrangige Aufgaben" genannt: "gemeinsame Fahrplangestaltung, koordinierter Bus- und Lenkereinsatz, abgestimmte Investitionspläne, Linienentflechtungen, einheitliches Erscheinungsbild (einheitliche Busfarbe, Dienstkleidung)".

Von diesen sechs vorrangigen Aufgaben ist fast vier Jahre nur eine - nämlich die letztgenannte - umgesetzt. Halten Sie angesichts der Tatsache, daß vier Jahre lang kaum nennenswerte Fortschritte erzielt worden sind, die Realisierung dieses Maßnahmenpaketes noch für realistisch?

Wenn ja, wann ist mit der Umsetzung dieser Maßnahmen zu rechnen?"

- 5 -

Die in Beantwortung der Fragen 11 und 12 genannten Einsparungen ergaben sich aus der Kostenreduktion durch den Abbau von Mitarbeitern in der Größenordnung von 10 %, sowie Aktivitäten, die dem Koordinationsauftrag der Bundesbusdienste, wie Abstimmung der Investitionspläne (mit Baureduktionen gegenüber ursprünglichen Planungen), Linienentflechtungen, koordinierter Bus- und Lenkereinsatz, gemeinsame Fahrplangestaltung oder gemeinsame Beschaffung zugrundeliegen.

Beispielsweise wurden verkehrsorganisatorische Maßnahmen größeren Umfangs (Linienentflechtungen bzw. gemeinsamer Bus- und Lenkereinsatz) bisher in den Bereichen südwestlicher Wienerwald, Waldviertel, Ennstal und Linz-Steyr vorgenommen.

Von kaum nennenswerten Fortschritten bei der Bewältigung dieser Aufgaben zu sprechen halte ich daher für nicht richtig.

Zu den Fragen 19, 20 und 21:

"Nach dem Pilotversuch Tirol hätten Graz und Linz als nächstes das "Bundesbus-Modell" übernehmen sollen. Trifft zu, daß diese Pläne trotz fortgeschrittener Planungen inzwischen wieder fallengelassen wurden?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, wie sehen Ihre Planungen konkret aus?"

Die Planung der gemeinsamen Vorhaben der Bundesbusdienste in Graz und Linz wird unter der Federführung der BBGSt weitergeführt. Derzeit steht vorrangig ein dringendes Vorhaben in St. Pölten in Behandlung.

Die Realisierung der Bauten in Graz ist mittelfristig, in Linz nach notwendigen Sanierungs- und Adaptierungsarbeiten längerfristig in Aussicht genommen.

Zu den Fragen 22 und 23:

"Sind Sie bereit, die Postautoleitung Innsbruck den "Wahrheitsbeweis" für Ihre Studie 4068 antreten zu lassen und damit jährlich prognostizierte 40 Millionen Schilling zu sparen?

Wenn nein, warum nicht?"

- 6 -

Nach ersten Untersuchungen kann davon ausgegangen werden, daß ein "Wahrheitsbeweis" für Einsparungen in der Größenordnung von S 40 Mio bzw. von 15 Bussen und 44 Lenkern durch das alleinige Betreiben sämtlicher Kraftfahrlinien der Bundesbusdienste in Tirol durch den Postautodienst nicht erbracht werden kann. Aufgrund des bisherigen Kenntnisstandes ist beispielsweise zu erwarten, daß trotz eines unterschiedlichen Gesamtbusstandes der Postautodienst für vergleichbare Leistungen gleich viele Busse benötigen würde wie der KWD.

Soweit im Rahmen der Untersuchungen aber umsetzbare Rationalisierungspotentiale erkennbar sind, werden diese in Verfolgung des Zieles der Bundesbuszusammenarbeit zu realisieren sein. Unabhängig davon werden auch weiterhin alle im eigenen Bereich der Bundesbuspartner festgestellten Einsparungsmöglichkeiten wahrgenommen werden.

Wien, am 20. März 1993
Der Bundesminister

