



REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft
und Verkehr

Pr.Zl. 5901/1-1-86

II-3981 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode

1806 IAB

1986 -03- 24

zu 182213

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
Abg. Dkfm. DDr. König und Genossen vom
24. Jänner 1986, Nr. 1822/J-NR/1986,
"Zusammenführung der Autobusdienste von
ÖBB und Post"

Ihre Anfrage beehre ich mich, wie folgt zu beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

Einleitend muß zu dieser Frage festgestellt werden, daß als "Parallelverkehre" wohl nur solche Kurse bezeichnet werden können, die den gleichen Anfangs- und Endpunkt und einen gleichen Streckenverlauf wie die Eisenbahn aufweisen. Im März 1984 bestanden zwischen Eisenbahnlinien und öffentlichen Autobuslinien keine derartigen "Parallelverkehre", sondern nur rund 430 "Gleichläufe auf Teilstrecken". Bei solchen "Gleichläufen" decken die Kraftfahrlinien den weiteren Einzugsbereich der Bahnstrecken ab und führen durch die Bedienung der von den Bahnhöfen entfernter liegenden Siedlungsgebiete die notwendige Flächenerschließung durch. Ihnen obliegt aber auch der Zubringerdienst zur Schiene. Diese "Gleichläufe" können nicht von vornherein als unwirtschaftlich angesehen werden, da sie sich einerseits auf eine gegebene Nachfrage nach solchen Diensten stützen können andererseits auf die geographischen Gegebenheiten bzw. vorhandenen Verkehrswege zurück-

- 2 -

zuführen sind. In diesem Zusammenhang sei hier auf die bisherigen Erfahrungen hingewiesen, welche die Ablehnung der Beschränkung oder Einstellung von Kraftfahrlinien im Rahmen von "Gleichläufen" zwischen Bahn und Bus durch die betroffene Bevölkerung gezeigt haben. Ein Beispiel dafür ist die geplante Modernisierung der Pinzgauer Lokalbahn, wo die Absicht bestand, nach Ausbau der Eisenbahnstrecke Zell/See - Krimml und dem Einsatz moderner Triebwagen den Schwerpunkt im öffentlichen Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Aufgrund der ablehnenden Haltung der Bevölkerung im Oberen Pinzgau werden die in Aussicht genommenen Maßnahmen nur zu einem Teil realisiert werden können. Neben einem unter finanzieller Beteiligung des Landes Salzburg modernisierten Bahnbetrieb werden die Busse - zeitlich abgestimmt - weitergeführt. Jedenfalls sind die Träger des öffentlichen Verkehrs bestrebt, durch laufende Kontakte, Fahrplankonferenzen usw. schon bei der Fahrplanerstellung zeitliche "Gleichläufe" zwischen Bahn und Bus sowie den Kraftfahrlinien untereinander zu vermeiden und dem Fahrgast ein differenziertes Verkehrsangebot zur Verfügung zu stellen bzw. dieses der sich ändernden Nachfrage anzupassen.

Bisher sind "Gleichläufe" im Bereich der Eisenbahnstrecken Bregenz - Bezau und Rechnitz - Oberwart durch Einstellung des Schienenbetriebes entfallen. Eine weitere Verminderung wird sich im Falle der Realisierung des Modells "Waldviertel" durch die beabsichtigte Einstellung des Personenverkehrs auf drei Nebenbahnen bzw. zwei Teilstrecken von Nebenbahnen ergeben.

Zu Frage 3:

Die seit längerer Zeit bestehende intensive Zusammenarbeit der beiden Omnibusdienste mit dem längerfristigen Ziel einer Zusammenführung im Sinne der EntschlieÙung des Nationalrates vom 29. März 1984 wurde weiter verstärkt. So erstellten der Postautodienst und die Österreichischen Bundesbahnen (Schiene und Kraft-

- 3 -

wagendienst) ein umfassendes Modell für einen Nachfolgeverkehr für mehrere noch im Jahre 1986 im Waldviertel aufzulassende Nebenbahnstrecken. Dabei wurde der Personal- und Wageneinsatz - unter Hintanstellung formaler Gegebenheiten - optimiert. Darüberhinaus wurde die Zusammenarbeit durch wechselseitige Fahrscheinerkennung, Fahrplanabstimmung, gemeinsame technische Betreuung der Busse und eine gemeinsame Erschließung neuer Verkehrsbereiche intensiviert. Diese umfassende Kooperation nimmt bereits jetzt für die Fahrgäste die Vorteile einer Zusammenlegung weitgehend vorweg.

Die Zusammenarbeit erstreckt sich auch auf die Einrichtung von Gemeinschaftsverkehren, den Betrieb von Autobusbahnhöfen und den Bau gemeinsamer Garagen. Darüberhinaus wird in regionalen Verkehrsmodellen untersucht bzw. tritt in Einzelbereichen in eine konkrete Realisierungsphase, wie durch Optimierung des Fahrzeug- und Lenkereinsatzes eine weitere Minimierung der Kosten zu erreichen ist.

Zu Frage 4:

Hier darf ich auf die Beantwortung Ihrer Anfrage Nr. 918/J-NR/84 vom 19.9.1984 verweisen und insbesondere nochmals hervorheben, daß im Kraftfahrlinienrecht - wie auch in allen übrigen Sparten des öffentlichen Verkehrs - ein antragsbedingtes Konzessionssystem besteht. Die Vergabe von Kraftfahrlinien im Wege einer öffentlichen Ausschreibung ist nach der geltenden Gesetzeslage nicht möglich.

Wien, am 21. März 1986

Der Bundesminister

