

II-4440 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIK ÖSTERREICH
Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft
und Verkehr

Pr.Z1. 5901/10-1-86

2012/AB

1986 -07- 07

zu 2032/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. Dkfm. DDr. König und Genossen
vom 7. Mai 1986, Nr. 2032/J-NR/1986,
"Zusammenführung der Autobusdienste
von Bahn und Post"

Ihre Anfrage beehre ich mich, wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

Im Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ist derzeit eine Verordnung auf Grund des § 2 Abs. 4 Bundesbahngesetz in Vorbereitung, welche die Frage der Weiterführung der Nebenbahnen unter Zugrundelegung der Vorgaben des Bundesbahngesetzes regelt. Dabei wird insbesondere festzustellen sein, ob, in welcher Form und wie lange Nebenbahnen von den Österreichischen Bundesbahnen im Rahmen eines Leistungsauftrages zu führen sein werden. Mit Rücksicht darauf, daß zum Entwurf dieser Verordnung auch die Stellungnahmen der betroffenen Länder eingeholt werden und es sich um eine Verordnung der Bundesregierung im Einvernehmen mit dem Hauptausschuß handelt, bitte ich um Verständnis, wenn ich vor Beschlußfassung dieser Organe grundsätzlich von der Darlegung des Verordnungsinhaltes absehe.

- 2 -

Im Einvernehmen mit Niederösterreich wurde bereits für die Region Waldviertel ein Modell über die Neugestaltung des Schienen- bzw. Nachfolgeverkehrs in dieser Region entwickelt, das folgendes vorsieht:

- Umstellung auf häufiger verkehrende Triebwagen auf den Strecken:
 - Gmünd - Groß Gerungs:
hier werden seit 1. Juni 1986 neue Schmalspurtriebwagen eingesetzt. An Wochenenden werden als Fremdenverkehrsattraktion während des Sommers Dampfzüge verkehren.
 - Teilstrecke Schwarzenau - Waidhofen/Thaya (Strecke Schwarzenau - Fratres):
ab 28. September 1986 mit derzeit vorhandenen alten Triebwagen. Ab Frühjahr 1987 ist der Einsatz neuer Triebwagen geplant.
 - Teilstrecke Schwarzenau - Zwettl (Strecke Schwarzenau - Martinsberg-Gutenbrunn):
vorerst noch mit alten Triebwagen (ab 28. September 1986). Auch hier sollen ab Frühjahr 1987 neue Triebwagen eingesetzt werden.
- Umstellung des Personenverkehrs auf Kraftfahrlinien auf den Strecken:
 - Gmünd - Litschau: seit 1. Juni 1986 (KFL 1351)
 - Alt Nagelberg - Heidenreichstein: seit 1. Juni 1986 (KFL 1342)
 - Teilstrecke Waidhofen/Thaya - Waldkirchen/Thaya (Strecke Schwarzenau - Fratres): ab 28. September 1986 (KFL 1325)
 - Teilstrecke Zwettl - Martinsberg-Gutenbrunn (Strecke Schwarzenau - Martinsberg-Gutenbrunn: ab 28. September 1986 (KFL 1382)
 - Strecke Göpfritz - Raabs: ab 28. September 1986 (KFL 1025)

- 3 -

- Einstellung des Gesamtverkehrs:

- auf der Teilstrecke Waldkirchen/Thaya - Fratres der Strecke Schwarzenau - Fratres wird der Gesamtverkehr mit 28. September 1986 eingestellt. Die Verkehrsbedienung im Personenverkehr erfolgt im Rahmen der oben angeführten KFL 1325.

- Einführung eines Zugleitbetriebes:

- auf der Strecke Sigmundsherberg - Hadersdorf am Kamp ab 28. September 1986. Das Fahrplanangebot wird verdichtet, teilweise werden ab Frühjahr 1987 neue Triebwagen eingesetzt.

Aufgrund eines Vertrages mit dem Bundesland Salzburg wurde ein Verkehrsmodell für die Pinzgauer Lokalbahn erarbeitet, das in entsprechender Form in den Verordnungsentwurf Eingang finden wird. Der Verkehr Zell/See - Krimml wird ab 28. September 1986 mit neuen Nebenbahntriebwagen bei Verdichtung des Schienenverkehrsangebotes abgewickelt werden. Gleichzeitig werden nicht mehr notwendige Autobuskurse eingestellt.

Zu Frage 2:

Die zu erzielenden Einsparungen werden je nach Strecke, nach dem Umfang eventueller Einstellungen sowie Zusatzleistungen im Zusammenhang mit der künftigen Verkehrsgestaltung auf den Nebenbahnstrecken (wie etwa ein großzügiges Verkehrsangebot sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße; Anhebung der Geschwindigkeit auf den Strecken, auf welchen der Personenverkehr aufrecht erhalten wird; Verlegung bzw. Errichtung neuer Haltestellen; Einsatz neuer Fahrbetriebsmittel; Tarifzugeständnisse für Zeitkartenfahrer etc.) unterschiedlich hoch sein und können - weil Übergangslösungen und Probetriebe zum Tragen kommen - auch nur stufenweise eintreten; erwähnenswert ist, daß durch derartige Umstrukturierungen - wie bei den bisherigen Maßnahmen - sich eine spürbare Verbesserung des Verkehrsangebotes ergeben hat und den regionalen Länderinteressen weitestgehend Rechnung getragen wurde.

Zu Frage 3:

Das Abgeltungserfordernis für das Jahr 1987 kann in absoluten Zahlen erst nach Vorliegen der entsprechenden Verordnung genannt werden. Derzeit erfolgt eine Akontierung dieser gemeinwirtschaftlichen Leistung, die für das Jahr 1986 mit 1,2 Mrd. S genehmigt wurde.

Zu Frage 4:

Bereits seit Sommerfahrplan 1983 wird der Betrieb auf der Strecke Krems/Donau - Grein/Bad Kreuzen im Zugleitbetrieb mit Zugleitfunk abgewickelt.

Bis zum Ende der Legislaturperiode werden noch auf folgenden Strecken Zugleitbetriebe für den Güterverkehr eingerichtet:

Gmünd - Litschau,

Alt Nagelberg - Heidenreichstein,

Göpfritz - Raabs,

Zwettl - Martinsberg-Gutenbrunn,

Waidhofen/Thaya - Waldkirchen/Thaya.

Alle diese Zugleitverkehre werden mittels Fernsprecher abgewickelt. Die technische Umrüstung der Strecken mit entsprechenden Sicherungsanlagen ist derzeit im Gange, teilweise sogar bereits abgeschlossen. Auf der Strecke Sigmundsherberg - Hadersdorf/Kamp wird mit 28. September 1986 (Winterfahrplan 1986/87) ein Zugleitverkehr mit Zugleitfunk aufgenommen werden.

Zu den Fragen 5 - 6:

Die Zusammenführung der Autobusdienste von Bahn und Post stellt wegen der seit Jahrzehnten bestehenden, teilweise unterschiedlichen Organisationsstruktur und des verschiedenen Dienst- und Besoldungsrechtes bei den beiden Betrieben eine Aufgabe dar, die nur langfristig realisiert werden kann.

- 5 -

Neben den von meinem Amtsvorgänger in der Anfragebeantwortung zur Frage Nr. 1822/J-NR/1986 aufgezählten Maßnahmen werden in einem aus Mitgliedern von ÖBB und Post- und Telegraphenverwaltung sowie aus Personalvertretern zusammengesetzten Kontaktausschuß in einer ersten Arbeitsetappe offene Probleme der beiden Busbetriebe aufgelistet; in einer zweiten Arbeitsetappe sollen dazu Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt werden, wobei auch insbesondere Fragen des Dienst- und Besoldungsrechtes zu erörtern sind. Die Frage, wie die Betreuung der insgesamt rund 2500 Autobusse der beiden Unternehmen optimiert werden kann, wird einen besonderen Schwerpunkt der Arbeiten dieses Ausschusses bilden. Dabei wird auch zu bedenken sein, daß ja nach wie vor beide Unternehmen auch weiterhin zur Erfüllung ihrer betrieblichen Aufgaben einen umfangreichen Kraftfahrzeugpark aufrechterhalten müssen.

Der Vollständigkeit halber ist noch zu bemerken, daß auch die in der BRD aus den Modellversuchen der Zusammenlegung der Busunternehmen von Post und Bahn gewonnenen Erkenntnisse in die weiteren Arbeiten im Rahmen der Zusammenführung des Postautodienstes und der Busdienste des KWD einfließen werden.

Zu Frage 7:

Durch die bereits bestehende enge und umfassende Kooperation der beiden Verkehrsträger soll sichergestellt werden, daß die Bewältigung der doch sehr komplexen Probleme und die Wahl der Organisationsform gewissenhaftest erfolgen kann.

Zu Frage 8:

Die Zielsetzung des Kraftfahrliniengesetzes ist in der angegebenen Frage primär in der Leistungssicherung für dünn besiedelte, ländliche Gebiete zu sehen; eine geänderte Gesetzeslage könnte hier keine Hilfestellung geben. Auch sollte nicht übersehen werden, daß sich ja auch derzeit private Autobusunternehmen dort, wo ein wirtschaftlicher Erfolg erwartet werden kann, um eine Konzession bewerben und diese ausüben.

- 6 -

Darüberhinaus darf neuerlich auf den Umstand hingewiesen werden, daß Privatunternehmen von Post und Bahn dann "angemietet" werden, wenn sie Kraftfahrlinien in Folge ihrer lokalen Präsenz günstiger betreiben können. Von beiden Autobusdiensten werden jährlich beträchtliche Beträge aus diesem Titel an die private Wirtschaft überwiesen.

Wien, am 4. Juli 1986

Der Bundesminister:

