

II-7268 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. 5905/62-4-92

3387 IAB

1992 -09- 14

zu 3417 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Peter und Kollegen vom 15. Juli 1992, Nr.

3417/J-NR/1992, "Kosten des Betriebs von Bus-  
linien durch die Post im Auftrag Dritter"

Zum Motiventeil der gegenständlichen Anfrage wäre vorweg festzustellen, daß bei der Übernahme des Buspendeldienstes in Hallstatt der Postautodienst mit vorhandenen Ressourcen das Auslangen finden konnte. Für diese Verkehrsleistung waren daher weder zusätzliche Fahrzeuge noch Lenker erforderlich. Der Buspendeldienst konnte mit den im örtlichen Bereich bereits eingesetzten Linienbussen bewältigt werden. Der Kalkulation wurden daher auch nur die zuwachsenden Kosten zugrundegelegt.

Ihre Fragen darf ich im einzelnen wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 8:

"Wie ermittelt die Post die Kosten für den Betrieb von Buslinien, konkret: in welcher Form gehen die einzelnen Faktoren wie Kilometerleistung, Betriebsstunden, etc. in die einschlägigen Kalkulationen ein?"

Können Sie ausschließen, daß die Post Buslinien im Auftrag Dritter zu nicht die vollen Kosten deckenden Preisen betreibt?

a. Wenn nein, welche Maßnahmen werden Sie setzen, um eine solche Angebotspolitik des Staatsunternehmens Post in Hinkunft zu unterbinden?"

Der Kostenermittlung für den Betrieb von Kraftfahrlinien wird unter Bedachtnahme auf das Ergebnis der Kostenrechnung der aliquote Personal- und Sachaufwand - bezogen auf Einsatzstunden (Lenker, Bus) sowie Betriebsleistung (Nutzkilometer) - zugrundegelegt.

Fahrten im Auftrag Dritter werden nur dann vom Postauto-dienst eingerichtet, wenn zumindest die volle Abdeckung der zuwachsenden Kosten seitens des Auftraggebers garantiert ist.

Zu Frage 2:

"Welche Personalkosten fallen für eine Stunde Fahrbetrieb, welcher für eine Stunde Stehzeit an?"

Die Kosten je Stunde eines Omnibuslenkers betragen S 236,--.

Zwischen Fahrbetrieb und Stehzeit, soweit diese für die Dienstzeit anrechenbar ist, besteht kein Kostenunterschied.

Zu Frage 3:

"Welche Werkstättenkosten entfallen anteilig auf einen Kilometer Fahrbetrieb eines Busses?"

Die Werkstättenkosten betragen rund 8 % der Vollkosten.

Zu den Fragen 4 und 5:

"Welche genauen Betriebskosten pro Kilometer ergeben sich aufgrund dieser Ermittlungen durchschnittlich im Stadt-, welche im Überlandverkehr und in welchen Bereichen liegen die größten Abweichungen von diesen Mittelwerten?"

Wie verhalten sich diese Werte nach Ihren Informationen zu den Verhältnissen bei privaten Busbetrieben?"

Da die Kostenstrukturen generell einer laufenden Änderung unterliegen und leistungsbezogen sind, kann eine genaue Aussage über Durchschnittskosten einzelner Verkehrsarten nicht getroffen werden, wie auch korrespondierende Werte privater Busbetriebe ho. nicht bekannt sind.

- 3 -

Zu Abweichungen kommt es im Bereich von Regional- und Stadtbuslinien nur dann, wenn die für ein bestimmtes Verkehrsangebot ermittelten Gesamtkosten auf die Leistungseinheit "Kilometer" umgelegt werden. Hiebei sind erfahrungsgemäß unterschiedliche Ergebnisse möglich.

Insbesondere sind diese Werte von der Örtlichkeit, vom Fahrplan (Verhältnis zwischen Fahr- und Stehzeiten), von der Linienstruktur (lange Linien, kurze Linien) und von der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit abhängig.

Der Erfahrung nach dürfte aber das Kostenniveau sämtlicher öffentlicher Kraftfahrlinienbetriebe in etwa identisch sein, weil beispielsweise Leistungen für Tarif- und Verkehrsverbünde oder Stadtverkehre von privaten Busbetreibern wie auch den Bundesbusdiensten in etwa gleicher Höhe kalkuliert und auch angeboten wurden.

Die unterschiedlichen Betriebsergebnisse der Bundesbusdienste sind sachlich begründet und ergeben sich im wesentlichen aus dem überwiegend gemeinwirtschaftlichen Leistungsauftrag und der hieraus resultierenden schlechteren Ertragslage.

Zu Frage 6:

"Wieviele Linien betreibt die Post im Auftrag und auf Kosten von Gemeinden und anderen Körperschaften, wie im konkreten Fall dem Pendeldienst in Hallstatt, an wievielen derartigen Ausschreibungen beteiligte sich die Post im vergangenen Jahr und wie oft erhielt sie dabei den Auftrag?"

Die Post betreibt im Auftrag von Gemeinden und anderen Körperschaften bundesweit 35 Verkehre. Hiebei sind jene Schibusverkehre nicht berücksichtigt, die von der Post im Rahmen von bestehenden Postautolinien abzuwickeln sind und die daher nur der Post als Konzessionsinhaberin angeboten wurden.

- 4 -

Im vergangenen Jahr hat die Post 16 derartige Angebote eingebracht und 12 Zuschläge bekommen.

Hiezu darf bemerkt werden, daß die Post wegen ihrer bundesweiten Präsenz und auch oftmals deshalb den Zuschlag bekommt, weil die Auftraggeber der Serviceleistung und der Zuverlässigkeit des Postautodienstes besonderes Vertrauen schenken.

Zu Frage 7:

"Wie hoch liegt der Kostendeckungsgrad des Busbetriebes der Post im allgemeinen, im Linienverkehr und bei derartigen Auftragsfahrten im einzelnen?"

Der bereinigte Kostendeckungsgrad (Berücksichtigung des Pensionsaufwandes wie bei vergleichbaren privaten Busunternehmen) beträgt beim Postomnibusdienst im Linienverkehr 68 %. Bei den gegenständlichen Auftragsfahrten - die allerdings nur einen geringen Anteil am Gesamtaufkommen haben - ist zumindest die volle Kostendeckung gegeben.

Wien, am 11. September 1992

Der Bundesminister

