

II-10045 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. 5905/32-4-93

4528/AB

1993 -06- 02

**ANFRAGEBEANTWORTUNG**

zu 4587/13

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Kraft und Kollegen vom 2. April 1993, Zl. 4587/J-NR/1993,

"Zusammenführung der Autobuslinien der ÖBB und der Postverwaltung  
im ländlichen Raum"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Könnten nicht durch eine Zusammenführung der Kraftwagendienste von ÖBB und Post beträchtliche Kosteneinsparungen erzielt werden?"

Für die Koordination der Busdienste von Bahn und Post wurde mit 1. März 1988 die Bundesbus-Geschäftsstelle eingerichtet. Durch diese Organisationsform wurde die Zusammenarbeit der Bundesbusdienste intensiviert und institutionalisiert.

Die Optimierung der internen Abstimmung der Kraftfahrlinienverkehre von Bahn und Post wird unter anderem durch gemeinsame Fahrplangestaltung, gemeinsamen Bus- und Lenkereinsatz, Entflechtung von Kraftfahrlinien und gemeinsame Investitionspläne im Beschaffungs- und Bauwesen gewährleistet.

In der Praxis hat das gemeinsame Vorgehen der beiden Bundesbusdienste bisher bereits zu Rationalisierungen geführt. Die Effizienz dieser Koordination wird in den Bereichen Organisation, Personalwirtschaft, Hochbau und Sonstigem (z.B. Busse) im Rationalisierungserfolg von mehreren hundert Mio bis Ende 1992 dokumentiert.

- 2 -

*Auch 1993 sind solche Maßnahmen zur laufenden Verbesserung der Betriebsergebnisse bei den Bundesbusdiensten geplant.*

Zu den Fragen 2, 3 und 4:

*"Gibt es bereits Autobuslinien, bei denen es schon zu einer Zusammenlegung kam?"*

*"Wenn ja, um welche handelt es sich? Welche Einsparungspotentiale konnten dadurch realisiert werden?"*

*"Wenn nein, bis wann kann mit den ersten Zusammenführungen gerechnet werden?"*

*Konkret wurde bisher die Abstimmung der Verkehrsleistungen durch Linienentflechtungen in den Bereichen Landeck - St. Anton, St. Veit a. d. Glan - Mölbling, Südwestlicher Wienerwald und Waldviertel durchgeführt.*

*Weiters konnte in diesem Zusammenhang die Postautostelle Wien-Mauer aufgelassen werden.*

*Das Verkehrsangebot und der Betriebsmitteleinsatz wurde im Gemeinschaftsverkehr Linz-Enns-Steyr optimiert.*

*Durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen wurden im ländlichen Raum Strecken, die zur Gänze bzw. zum überwiegenden Teil Gleichläufe zwischen den Bundesbusdiensten aufgewiesen haben, bereinigt.*

*Darüberhinaus wurde ohne Verringerung des Verkehrsangebotes ein gemeinsamer Bus- und Lenkereinsatz im Lavanttal, Pongau und Ennstal realisiert.*

*Durch die Verwirklichung dieser verkehrsorganisatorischen Maßnahmen konnten bisher 16 Busse, 26 Bedienstete und über 300.000 km eingespart werden.*

Zu Frage 5:

*"Würden durch eine Zusammenführung nicht Potentiale an Kraftfahrzeugen und Lenkern frei werden, die zielführender im Interesse einer besseren Erschließung ländlicher Gebiete, der Verkehrssicherheit und der Schonung der Umwelt eingesetzt werden könnten?"*

- 3 -

*Die laufende Abstimmung der Verkehrsleistung zwischen den Busdiensten von Bahn und Post erfolgt auf der Basis eines Verwaltungsübereinkommens über den gemeinsamen Bus- und Lenkereinsatz bei den Bundesbusdiensten.*

*Für die Intensivierung weiterer bundesweiter verkehrsorganisatorischer Maßnahmen wurde ein entsprechendes Projektmanagement installiert.*

*Unter der Federführung der Bundesbus-Geschäftsstelle werden weitere Möglichkeiten einer rationelleren Betriebsführung in Projektgruppen gemeinsam mit den Betrieben untersucht.*

*Aufgrund dieser Untersuchung ist mit Fahrplanwechsel 1993/94 bereits die Einsparung von 4 Bussen und 5 weiteren Bediensteten geplant.*

*Im ländlichen Raum sind jedoch allein schon aus topographischen Gründen punktuelle Gleichläufe von Kraftfahrlinien nicht immer vermeidbar, weil der Verkehrsnutzer einerseits an einer durchgehenden Beförderung (ohne Umsteigen) interessiert ist und, sofern kein Durchtarifierungsverbund besteht, andererseits auch zusätzliche Kosten einer weiteren Abfertigung - zweimal der relativ hohe (gestoßene) Anfangstarif - zu entrichten wären.*

*Neben den Aktivitäten innerhalb der Kraftfahrlinienverkehre von Bahn und Post wird den Intentionen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum auch durch die Einrichtung regionaler Verkehrsverbände Rechnung getragen. Dabei wird eine Intensivierung der Zusammenarbeit aller beteiligten Verkehrsträger auf der Straße und Schiene erreicht.*

Wien, am 1. Juni 1993

Der Bundesminister

