



II-12524 der Anfragen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

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

Pr. Zl. 5901/69-4-93

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

5700/AB

1994-02-07

zu 5755/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Haider vom 6. 12. 1993, Zl. 5755/J-NR/1993

"Mißstände im Bereich der ÖBB- und Postbusdienste"

Zum Motiventeil:

Seit 1. März 1988 haben die Bundesbusdienste (BBD) infolge der umfassenden Koordination durch die Bundesbus-Geschäftsstelle (BBGSt) und der Rationalisierungsmaßnahmen im jeweils eigenen Bereich jedes Partners wesentliche, auch vom Rechnungshof anerkannte Betriebserfolge zu verzeichnen.

Entgegen den Feststellungen sind gerade im Garagen- und Werkstättendienst durch die neue Form der Zusammenarbeit in Innsbruck und nunmehr auch in St. Pölten ,gemeinsame Betriebsstandorte geschaffen worden.

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Welche Einsparungen ergaben sich im einzelnen jährlich aufgrund welcher gemeinsamer Aktivitäten der beiden Bundesbuspartner Bahn und Post?"

- 2 -

Bei den BBD wurden nach den vorgelegten Tätigkeitsberichten der BBGSt insgesamt bis Ende 1992 Rationalisierungen in der Größenordnung von rd. S 675 Mio. erzielt, und zwar:

1988.	rd.	S	250 Mio.
1989.	rd.	S	118 Mio.
1990.	rd.	S	84 Mio.
1991.	rd.	S	117 Mio.
1992.	rd.	S	106 Mio.

Im einzelnen sind die Rationalisierungen folgenden Aktivitäten zuzuordnen:

* Im Bereich des Baudienstes konnte der Investitionsumfang im Ausmaß von rd. S 275 Mio. reduziert werden.

* Im Bereich der Personalwirtschaft wurden vor allem durch eine Absenkung des Personalstandes um 735 Bedienstete, d. s. 13 %, rd. S 234 Mio. eingespart.

* In den sonstigen Bereichen (z.B. Beschaffung) wurden rd. S 166 Mio. eingespart.

Zu Frage 2:

"Wie hoch waren im einzelnen die Gesamtverluste sowie die Tarifeinnahmen von Bahn- und Postbus und welche Kosten sowie Verluste je Strecken sowie Personenkilometer ergeben sich hieraus?"

Der Gesamtverlust der beiden BBD betrug im Jahre 1992 rd. S 990 Mio.; Der Personal- und Buseinsatz erfolgt linienüberschreitend. Eine Zusage der

- 3 -

Erträge auf Linien ist vor allem in den Verkehrsverbundbereichen nicht mehr schlüssig nachvollziehbar, sondern orientiert sich überwiegend an valorisierten Alteinnahmen. Im Jahre 1992 wurden Verkehrseinnahmen in der Höhe von rd. S 2,7 Mrd. erzielt.

Zu Frage 3:

"In wievielen Fällen wurden bislang Parallelverkehre zwischen Bahn- und Postbus einerseits sowie zwischen 'Bundesbus' und Eisenbahn eliminiert, wieviele derartige Verkehre bestehen derzeit noch und welche Maßnahmen werden in dieser Frage noch gesetzt?"

Im Kraftlinienverkehr der BBD wurden bisher Gebietsbereinigungen in den Bereichen Landeck-St. Anton a. A., Südwestlicher Wienerwald (mit Auflassung der Postautostelle Mauer) und im Waldviertel sowie eine Linienentflechtung zwischen Klagenfurt-St. Veit a. d. Glan-Möbling durchgeführt.

Im Bereich Linz-Enns-Steier wurde das Angebot und die Führung des Verkehrs neu geordnet.

Durch die kontinuierlich gewachsenen Siedlungsstrukturen, Arbeits- und Schulstandorte sowie Freizeiteinrichtungen, werden sich aufgrund der hieraus resultierenden Bedarfssituation und der gebotenen Beförderungsqualität (Vermeidung von Umsteigeverkehren, Schulwegsicherheit) Parallelverkehre auf Teilstrecken insbesondere in der Nähe von Ballungsräumen nicht vermeiden lassen.

Aus kundendienstlichen Gründen haben die BBD jedoch in ihren bestehenden Gleichlaufstrecken eine gegenseitige Anerkennung der Fahrausweise und sohin eine gemeinsame Nutzung des gesamten Verkehrsangebotes ermöglicht.

- 4 -

In den Relationen Waidhofen a. d. Thaya-Waldkirchen, Gmünd-Litschau, Schwarzenau-Martinsberg/Gutenbrunn, Sigmundsherberg-Laa a. d. Thaya, Ernstbrunn-Korneuburg, Ernstbrunn-Mistelbach, Wieselburg-Gresten, Oberpullendorf-Lackenbach und Oberwart-Rechnitz (Teilstrecke) wurden mit Einstellung der Regionalbahnen im Einvernehmen mit den ÖBB von den BBD Nachfolgeverkehr eingerichtet.

Im Bereich von Eisenbahnstrecken erfüllen die Kraftfahrlinien zusätzliche Aufgaben durch die Erschließung von Siedlungsgebieten abseits der Haltepunkte der Schiene. Bei der Erstellung der Busfahrpläne wird auf das Zugsangebot unter Berücksichtigung der lokalen Verkehrsaufgaben (z.B. Erfordernisse des Schülerverkehrs) soweit als möglich Rücksicht genommen.

In Gebieten gemeinsamer Präsenz beider BBD werden mittels Projektgruppen, unter der Federführung der BBGSt verkehrsorganisatorische Maßnahmen in Form der Fahrplanbestimmung und des koordinierten Betriebsmitteleinsatzes gesetzt. Bis Ende 1993 wurden 23 Busse und 28 Lenker in diesem Zusammenhang eingespart bzw. zur Verbesserung des Verkehrsangebotes herangezogen. Darüberhinaus wird das Problem bestehender Parallelverkehre zwischen allen Verkehrsträgern aber einer generellen Lösung im Rahmen von Verkehrsverbänden zugeführt.

Zu den Fragen 4 und 5:

"Welche Projekte gemeinsamer Infrastruktur von Post- und Bahnbus wurden bisher im einzelnen realisiert?"

Ist es richtig, daß die gemeinsame Nutzung der Postgarage in Innsbruck wegen Widerständen im ÖBB-Bereich nicht realisiert werden konnte und welche Kosten fielen für den Neubau dieser Anlage an?"

- 5 -

Neben dem gemeinsamen Betrieb von Busbahnhöfen, Haltestellen sowie Service- und Auskunftsstellen (z.B. Klagenfurt, Villach) werden bestehende Infrastrukturen in Kleinglödnitz, Ferlach, Spittal a. d. Drau, Innsbruck und St. Pölten gemeinsam genutzt.

Mit der Übersiedlung der Kraftwagenbetriebsleitung Innsbruck im April 1993 ist erstmals ein gemeinsamer Betriebsstandort in Innsbruck Rossau realisiert worden. Die Kosten für die von der ÖBB errichteten Erweiterung betragen rd. S 55 Mio.

In St. Pölten wurde 1993 das Projekt eines gemeinsamen Betriebsstandortes einvernehmlich geplant und mit geringeren Adaptionen bereits realisiert.

Neben der Reduktion des Investitionsumfanges in Millionenhöhe gegenüber den ursprünglich getrennt geplanten Vorhaben, ergeben sich im laufenden Betrieb durch die effizientere Nutzung vorhandener Ressourcen weitere Einsparungspotentiale.

Seit 1988 hat sich die gegenseitige Nutzung von Betriebsmitteln, Materiallagern, Sozialräumen, bauliche Anlagen, Grundflächen und von sonstigen Leistungen gravierend erhöht.

Zu den Fragen 6 und 7:

"Ist es richtig, daß sich die ÖBB-Garage in Wien-Liesing in einem derart schlechten Erhaltungszustand befindet, daß das Dach bereits undicht ist?"

Warum werden in der genannten Garage in Liesing moderne Busse im Freien abgestellt, während alte, als Ersatzteilspeicher dienende sich in der Garage befinden?"

Dem Abstellkonzept der BBGSt entsprechend sind Bundesbusse grundsätzlich im Freien abzustellen. Unter Berücksichtigung örtlicher klimatischer Verhältnisse sowie des heutigen Standes der Kraftfahrzeugtechnik ist grundsätzlich ohne Beeinträchtigung des Betriebsablaufes ein Abstellen im Freien möglich.

- 6 -

In Liesing sind einige teilweise undichte und für die heutigen Fahrzeugabmessungen nur bedingt geeignete Garagenhallen gesperrt. Es werden dort nunmehr Fahrzeuge für die Ersatzteiltrückgewinnung eingestellt.

Planungen für eine Neukonzeption der gesamten Anlage wurden bereits aufgenommen.

Zu Frage 8:

"Welche Maßnahmen werden Sie in Hinkunft ergreifen, um im Bereich der bundeseigenen Busdienste Rationalisierungen zu erzielen?"

Im Rahmen von Projektgruppen unter der Federführung der BBGSt wird eine weitere Ausschöpfung noch vorhandener Rationalisierungspotentiale angestrebt.

In diesem Sinne sind im Arbeitsprogramm der BBD für 1994 und 1995 umfassende Maßnahmen (z.B. weitere Absenkung des Personalstandes bei einem verbesserten Verkehrsangebot durch verkehrsorganisatorische Konzepte, Erprobung neuer Werkstättenstrukturen, gemeinsame Beschaffung und Lagerung von Verbrauchs- und Gebrauchsgütern) geplant.

Wien, am 3. Februar 1994

Der Bundesminister

