

1830/AB XX.GP

Zur schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 1776/J-NR/ 1997, betreffend Zukunft der Bundesbusse. die die Abgeordneten Anschober Freundinnen und Freunde sm 14. Jänner 1997 an meinen Amtsvorgänger gerichtet haben, möchte ich grundsätzlich feststellen, daß in Anwendung der Art. 52 Abs. 1 B-VG und § 90 erster Satz des Geschäftsordnungsgesetzes der Umfang der Pflicht zur Beantwortung einer parlamentarischen Anfrage auch davon abhängt, ob sich die Frage auf einen "Gegenstand der Vollziehung," bezieht .

Was nun Fragen im Zusammenhang mit einem im Eigentum des Bundes stehenden Unternehmen anlangt, so können vom parlamentarischen Fragerecht wohl nur Handlungen betroffen sein, die von Verwaltungsorganen in den Organen dieser Unternehmen gesetzt werden, nicht aber jene Handlungen, die von geschäftsführenden Unternehmensorganen selbst gesetzt werden .

Ihre Fragen beziehen sich aber ausschließlich auf Handlungen von Unternehmensorganen. Ich habe daher die Anfrage an die Österreichischen Bundesbahnen weitergeleitet. Deren Stellungnahme bildet die Grundlage für die vorliegende Anfragebeantwortung.

Was die Fragen betreffend die Post und Telekom Austria AG anlangt, so darf ich darauf verweisen, daß Eigentümervertreter der Herr Bundesminister für Finanzen ist. Ich darf Sie daher ersuchen, Ihre Fragen an Herrn Bundesminister Edlinger zu richten. Meinem Haus liegen jedenfalls seitens der Post keine Anträge auf Verkehrseinschränkungen vor.

1.-11. Wie lauten die Prognosen der Postsautodienststelle bezüglich geplanter Einstellung von Kursen und Linien?

Welche konkreten Einsparungsvorhaben bezüglich Kurse und Linien werden beim

Kraftwagendienst der ÖBB geplant?

Ist es richtig, daß beim Kraftwagendienst der ÖBB eine Linieneinsparung von rund 10 % bei derzeit 235 Linien geplant ist?

Ist es richtig, daß die Post die Einstellung von rund 5000 defizitären Kursen plant, falls die betroffenen Länder und Gemeinden den Abgang nicht ersetzen.?

Ist es richtig, daß sich die Post dadurch 200 Millionen Schilling jährlich ersparen will?

Ist es richtig, daß der Kraftwagendienst zuletzt einen Jahresverlust von 960 Millionen Schilling inklusive der Pensionslasten (netto 541 Millionen) erzielt hat?

Wie lautet der aktuelle Verhandlungsstand der Post mit den betroffenen Gemeinden und Ländern? Mit welchen Gemeinden und Ländern existieren derzeit Verhandlungen? Mit welchen kommt es zu Einigungen? Welche Finanzforderungen liegen für welche Bundesländer vor?

Die vom damaligen Verkehrsminister Rudolf Streicher per 1. März 1998 angekündigte Vereinheitlichung der beiden Busunternehmen im Bundesdienst wurde nie zur Gänze realisiert.

Aus wievielen Mitarbeitern besteht derzeit die Bundesbuskoordinationsstelle, die längerfristig eine eigene Bundesbusgesellschaft werden sollte?

Welche konkreten Ursachen verhinderten diese von Streicher geplante Bundesbusgesellschaft mit einem koordinierten Busbetrieb?

Welche Unterschiede dienstrechtlicher Natur bestehen zwischen den beiden Bereichen?

Existieren Prognosen wie hoch der Einspareffekt bei einer Realisierung einer einheitlichen Bundesbusgesellschaft wäre, die die Aktivitäten von Post und Bahn im Busbetrieb übernehmen sollte?

Antwort:

Die Bundesbusgeschäftsstelle wurde am 1. März 1988 von Bundesminister Dr. Rudolf Streicher in der Geschäftsordnung des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nach § 7 Abs. 3 des Bundesministeriengesetzes eingerichtet, um Rationalisierungsmaßnahmen im Bereich des Autobusverkehrs von Post und Bahn zu erreichen .

Mit 1. Mai 1996, dem Tag der Gründung der Post und Telekom AG, ist die Vertretung der Eigentümeraufgaben für den Postbereich vom Bundesministerium für Wissenschaft, Verkehr und Kunst auf das Bundesministerium für Finanzen übergegangen. Die Führung von Autobusdiensten gehört seither bei beiden Unternehmen in den betrieblichen Bereich, der von den operativen Unternehmensorganen zu führen ist.

Da auf der Ebene der beiden Bundesminister keine Einflußmöglichkeit mehr bestand wurde in der Geschäftsordnung des Bundesministeriums für Wissenschaft, Verkehr und Kunst die Bundesbusgeschäftsstelle zum 31. 12. 1996 von meinem Amtsvorgänger aufgelöst.

Die Koordination der Linienautobusdienste ist aber auch in Zukunft durch die Verkehrsverbünde gewährleistet und wird durch eine Koordination und Kooperation zwischen den beiden Unternehmen ergänzt .

Was nun Ihre konkreten Fragen betreffend die Österreichischen Bundesbahnen anlangt, so hat mir der Vorstand mitgeteilt daß dem Österreichischen Bundesbahnen bisher von den Ländern und Gemeinden noch keine gemeinwirtschaftlichen Leistungsaufträge erteilt wurden. Um im Bereich des Kraftwagendienstes eine kostendekende Betriebsführung zu erreichen, hat der Vorstand auch hier die Verpflichtung diesen Geschäftsbereich auf seine wirtschaftliche Gestion zu untersuchen und im Bedarfsfall korrigierend einzugreifen. Konkrete Einsparungsvorhaben sind aber derzeit keine bekannt. Auch bedürfen allfällige Verkehrseinschränkungen vor einer Umsetzung der Absprache mit den Gebietskörperschaften und den regionalen Verkehrsverbünden .