

1776/J

des Abgeordneten Anschober, Freundinnen und Freunde  
an den Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst  
betreffend Zukunft der Bundesbusse

Mit der Ausgliederung der Post aus dem Bundesbudget steht auch eine umfassende Reform der Bundesbusse bevor. Die zwei Busbetriebe des Bundes, die nie wirklich vereinheitlicht wurden, stellen sich nun als Konkurrenten gegenüber - beide müssen als eigene Profitcenter schwarze Zahlen schreiben. Das logische Ziel: Die lukrativen Linien selbst betreiben und die schwachbesetzten Kurse dem Konkurrenten überlassen oder generell einstellen.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten aus diesem Grund an den Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst folgende schriftliche

**ANFRAGE:**

1. Wie lauten die Prognosen der Postautodienststelle bezüglich geplanter Einstellung von Kursen und Linien?
2. Welche konkreten Einsparungsvorhaben bezüglich Kurse und Linien werden beim Kraftwagendienst der ÖBB geplant?
3. Ist es richtig, daß beim Kraftwagendienst der ÖBB eine Linieneinsparung von rund 10 % bei derzeit 235 Linien geplant ist?
4. Ist es richtig, daß die Post die Einstellung von rund 5000 defizitären Kursen plant, falls die betroffenen Länder und Gemeinden den Abgang nicht ersetzen?
5. Ist es richtig, daß sich die Post dadurch 200 Millionen Schilling jährlich ersparen will?
6. Ist es richtig, daß der Kraftwagendienst zuletzt einen Jahresverlust von 960 Millionen Schilling inklusive der Pensionslasten (netto 541 Millionen) erzielt hat?
7. 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?
8. 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?
9. Welche konkreten Ursachen verhinderten diese von Streicher geplante

Bundesbusgesellschaft mit einem koordinierten Busbetrieb?

10. Welche Unterschiede dienstrechtlicher Natur bestehen zwischen den beiden Bereichen?

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