



1907 – 2007

100 Jahre Postbus

Die Geschichte des Österreichischen Postbus

Von der Postkutsche zum modernen Postbus

Unsere Tradition, Personen zu befördern, reicht bis in vorige Jahrhunderte zurück. Bereits im 18. Jahrhundert waren Postkutschen auf bestimmten Straßenrouten regelmäßig unterwegs. Mit eisenschlagenen Holzspeichenrädern und Geschwindigkeiten um die 8 km/h boten die Postkutschen den Fahrgästen auf beengtem Raum bescheidenen Reisekomfort.

Das Ende der k. u. k. Postkutschenromantik wurde mit dem Beginn des postautomobilen Zeitalters in Österreich am Anfang des 20. Jahrhunderts eingeleitet. 1907 wurden erstmalig Kraftomnibusse von der k. u. k. Postverwaltung in Betrieb genommen.

Postbusse mit 28-PS-Benzinmotoren und Vollgummireifen beförderten bis zu 17 Personen mit einer damals atemberaubenden Höchstgeschwindigkeit von maximal 22 km/h. Karbidlampen beleuchteten in der Dunkelheit den Fahrweg.

Moderne Großraum-Postbusse bieten heute bis zu 73 Sitzplätze und zusätzliche Stehplätze an. Höchste Komfort- und Sicherheitsstandards erlauben bei entsprechenden Fahrverhältnissen Reisegeschwindigkeiten bis zur zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Umweltverträgliche, verbrauchs- und schadstoffarme Dieselmotoren der Klassen EURO 3 und EURO 4 stehen mit Leistungen von über 400 PS zur Verfügung.

Es begann im Jahr 1907

Die Gründung des Postbusses in Österreich ging direkt vom Generaldirektor für Post- und Telegraphenangelegenheiten, Dr. Friedrich Ritter Wagner von Jauregg, aus. Sein Debüt feierte der Postbus am 6. August 1907 in den Dolomiten. Die erste Postautomobillinie zwischen Neumarkt und Predazzo im damaligen Südtirol wurde durch die k. u. k. Postverwaltung eröffnet. Im selben Jahr wurden weitere Postautolinien zwischen Linz und Eferding sowie im malerischen Helenental auf der Strecke Baden–Heiligenkreuz–Alland eingerichtet.

Die dort eingesetzten Saurer-Postbusse mit 35-PS-Motoren hatten bereits eine Motorbremse eingebaut.

Fünf Jahre später waren schon 150 Postbusse unterschiedlichster Bauart und Hersteller auf verschiedenen Postautolinien unterwegs. Die Anzahl der Kraftfahrlinien war auf 17 Ganzjahreslinien und 8 Sommerlinien angewachsen.

Der Postbus war geradezu prädestiniert dafür, den Personenverkehr in jenen Gegenden zu übernehmen, in denen aufgrund der topografischen Verhältnisse oder der geringen Bevölkerungsdichte von vornherein die Führung von Schienenverkehrsmitteln ausgeschlossen war. Während des Ersten Weltkriegs (1914–1918) kam es kriegsbedingt zu einer stagnierenden und sogar rückläufigen Entwicklung beim Postbus.

Sehr bald nach dem Kriegsende führten der steigende Mobilitätsbedarf in der Bevölkerung und der aufkeimende Fremdenverkehr zu Angebotserweiterungen. Vorwiegend österreichische Automobilfabriken wurden mit dem Bau und der Lieferung von Postbussen beauftragt. Je nach Einsatzzweck und Einsatzort wurden verschiedene Ausführungen angeboten.

Omnibusse mit offenem, geschlossenem oder halboffenem Aufbau, verstärkt auch in Cabrioausführung oder mit Faltdach, wurden im Linienverkehr und Reisedienst eingesetzt. Luftreifen, verbesserte Fahrgastsitze und Innenraumheizungen machten die Mitfahrt im Postbus komfortabler. Das Reisegepäck wurde auf den Dachgalerien mitgeführt. Kettenbetriebene Postbusse waren in der Lage, auch im Winter auf nicht geräumten Straßenrouten zu verkehren.

1930 standen bereits 600 Postbusse im Einsatz. Postbuskurse wurden auf 172 Jahreslinien und 51 Sommerlinien geführt. In technischer und wirtschaftlicher Hinsicht war das Jahr 1935 bedeutsam, als erstmals Postbusse mit Dieselmotoren ausgestattet wurden. In der Folge lösten diese aufgrund der niedrigeren Betriebskosten sehr rasch die Benzinmotoren ab.

Als alternative Antriebstechnologie standen ab der zweiten Hälfte der Dreißigerjahre auch schon Holzgasmotoren zur Verfügung, deren Holzgasgeneratoren am Fahrzeugheck untergebracht waren. Mit dem Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich 1938 nahm die rasante Entwicklung ein vorläufiges Ende. Bis Ende des Zweiten Weltkriegs 1945 wurden die österreichischen Postbusse in die Deutsche Reichspost eingegliedert. Die Phase des Wiederaufbaus nach diesem Krieg brachte neuerlich eine sprunghafte Expansion des Postbusverkehrs.

Waren es anfangs Postbusse mit einfachen Aufbauten, die im Linien- und Gelegenheitsverkehr eingesetzt waren, so stieg rasch die Nachfrage nach Komfortbussen. Die klassischen Schnauzenomnibusse wurden von Trambussen abgelöst, dann von Bussen mit Mittel- und Heckmotoren.

Ständige Verbesserungen in der Qualität, im Komfort und in der Sicherheit machten den Postbus attraktiver und technisch zuverlässiger. Bemerkenswert waren auch der Bau und der Einsatz von Omnibusanhängern. Diese dienten der Kapazitätserhöhung in den Verkehrsspitzen. Für größere Fahrgastzahlen ausgelegte Solobusse und insbesondere die 18-Meter-Gelenkomnibusse drängten diese Anhänger in den frühen Achtzigerjahren zurück.

Für den Linienverkehr in Tirol wurden in den letzten Jahren neuartige Omnibusanhänger in Niederflurbauweise angekauft, Stockbusse sind erstmals in Oberösterreich im Einsatz und beweisen die Wandlungsfähigkeit des klassischen Omnibusses.

Während seiner fast einhundertjährigen Geschichte entwickelte sich der Postbus zum größten Linienbusunternehmen in Österreich: Mit mehr als 2.000 modernen Bussen werden rund 900 Kraftfahrlinien betrieben.

Mit starken geschichtlichen Wurzeln ist die ÖBB-Postbus GmbH ein gewachsener Zusammenschluss aus dem Postautodienst der Post sowie den Österreichischen Bundesbahnen und deren Kraftwagendienst. Die ÖBB-Postbus GmbH hat heute ein österreichweites Liniennetz und ist Marktführer im öffentlichen Regionalverkehr auf der Straße. 3.900 Mitarbeiter bemühen sich um jährlich 235 Millionen Fahrgäste. Ziel ist es, nachhaltig ein modernes, dienstleistungsorientiertes und wirtschaftlich erfolgreiches Unternehmen zu werden.

Investitionen in Forschung und Entwicklung moderner Busverkehre-
technologien zur Steigerung der Kundenzufriedenheit sowie
Wachstum innerhalb und außerhalb Österreichs werden langfristig –
hoffentlich weitere 100 Jahre – das Bestehen des Unternehmens
sichern.

Von der Postkutsche zum Motorwagen

Lange Zeit war die Postkutsche als Transportmittel für Personen, Briefe und Pakete von höchster Bedeutung. Mit Ausbau des Eisenbahnnetzes reduzierte sich der Postkutschenverkehr. Der Postkutsche blieb die Bedienung von Fahrtrouten abseits der Eisenbahnstrecken.

Das endgültige Aus der k. u. k. Postkutschenromantik zeichnete sich Anfang des 20. Jahrhunderts, mit dem Beginn des postautomobilen Zeitalters in Österreich, ab. Fünf Postkutschen verschiedenster Baumuster aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts konnten im Unternehmen aufbewahrt werden. In betriebseigenen Werkstätten originalgetreu restauriert, befinden sie sich in funktionsfähigem Zustand.

Postreisen nach Fahrplan waren vor 1749 unbekannt, bis ein Edikt der Kaiserin Maria Theresia die Schaffung so genannter „Post Diligencien“ forderte – regelmäßige Postkutschenfahrten auf genau definierten Routen. Reisezeiten konnten dadurch kalkuliert werden. Interne Dienstmittel wie Meilenweiser, Postroutenkarten und Reiseführer machten Routen auch zeitlich planbar und gelten somit als erste Vorläufer heutiger Fahrpläne. Für die Fahrpost wurden alle 15 bis 30 km Stationen für den Pferde- und Kutschenwechsel (Relais) angelegt. Wenn sich die Kutsche der Station näherte, gab der Kutscher mit dem Posthorn Signale, Personal und Pferde bereitzustellen.

Das markante Geräusch des „Posthorns“ wurde zum tonalen Symbol. Die Fahrt mit Postkutschen war vor allem eine beschauliche Erfahrung mit Reisegeschwindigkeiten um die 10 km/h. Verbesserungen im Wagen- und Straßenbau beschleunigten den Postkutschenverkehr. Die in Stahlfedern hängenden Wagen wurden größer und leichter. Dennoch lösten Eisenbahnen die Postkutschen seit 1860 vor allem auf Fernstrecken ab. In ländlichen Gebieten und auf schwierigen Strecken wie Bergpässen setzte man sie weiterhin erfolgreich ein. Noch um 1900 beförderten vielerorts Postkutschen Sommergäste zwischen Bahnhof und Kurort.

Die Postkutsche bleibt auch nach ihrem Einsatz zur täglichen Personenbeförderung ein wichtiges Symbol für den Postbus. Als Reminiszenz einer vergangenen Epoche dient sie weiterhin mit viel Charme als Beispiel der Unternehmensgeschichte von „anno dazumal“.

Indirekt fungiert sie sogar als Namensgeber, denn vor Erfindung des Automotors bezeichnete ein Omnibus eine relativ große Kutsche zum Personentransport.

Vom Anfang

Die Kutschentechnik

Kutschen wurden früher von Manufakturen individuell nach Bestellung des Kunden gebaut. Erst ganz am Ende der Ära der Kutschen wurden zumindest Einzelteile industriell hergestellt. Daher sind historische Kutschen stets Unikate. Auch die verschiedenen Wagentypen sind daher nicht mit den heutigen Modellen der Automobilindustrie vergleichbar. Hier dennoch einige Merkmale um eine Kutsche klassifizieren zu können.

Achsen

1- bis 2-achsig

Anspannung

Stadtanspannung oder Landanspannung.

Selbstfahrer oder vom Kutscher zu fahren: Der Selbstfahrer wird vom Besitzer des Wagens selbst gefahren. Erkennbar an der Ausstattung des Fahrersitzes.

Sitzanordnung der Passagiere

Zum Beispiel: dos-à-dos (Rücken an Rücken) oder vis-à-vis.

Verdeck

Offene Wagen, Baldachin, Klappverdeck (z. B. beim Landauer), festes Dach (z. B. die Berline).

Die Bremsen

In Gegenden mit wenigen Steigungen findet man noch heute Kutschen ohne Bremsen. Die Zugtiere können den Wagen selbst über die Aufhalter oder ein Hintergeschirr abbremsen. Hemmschuhe (auch Bremsschuhe) wurden vor allem im Gebirge zum Bremsen auf längeren Abfahrten verwendet.

Bergbremse (verhindert das Bergabrollen der Kutsche);

Backenbremsen

Der Bremshebel:

Zugbremse (ähnlich der Handbremse beim Auto)

Druckbremse (eine Handbremse, die nach vorne gedrückt wurde)

Spindelbremse (Betätigung über eine Handkurbel)

Handradbremse

Fußbremse

Postbusse aus der k. u. k. und Zwischenkriegszeit

Die Pionierleistungen der Post in der öffentlichen Personenbeförderung reichen bis in das Jahr 1907 zurück. Die erste Postautomobillinie wurde eingerichtet.

Daimler-Omnibusse mit 28-PS-Benzinmotoren und Vollgummireifen erreichten Geschwindigkeiten bis zu 22 km/h. Noch im selben Jahr wurden weitere Linien eröffnet und Fahrzeuge verschiedener Marken eingesetzt. Im Jahr 1912 waren bereits 150 Postbusse auf konzessionierten Linien unterwegs.

Sieben österreichische Hersteller lieferten die Postbusse in unterschiedlichsten Ausführungen. Diese für die Postverwaltung ökonomisch nicht mehr zu vertretende Typenvielfalt führte 1913 zur Entwicklung der ersten Postbus-Einheitstypen, dem ET 13. Die Einheitstypen bestanden aus normierten Einzelteilen, die von neun österreichischen Firmen für die Post hergestellt wurden. Die Montage erfolgte in Eigenregie in der Postautomobil-Betriebszentrale in Wien-Stadlau. 1918 wurde das letzte von hundert solchen Fahrzeugen produziert.

Ab 1914 musste der Postbus insgesamt 180 Fahrzeuge, davon einen Teil der ET13, dem Militär für Kriegszwecke zur Verfügung stellen.

Die Wagen wurden mit LKW-Karosserien versehen. Während des Kriegs wurde der Verkehr komplett eingestellt. Der steigende Bedarf an Postbussen, die rasante Entwicklung bei Technik und Qualität, aber auch beim Komfort und bei der Sicherheit setzte sich insbesondere nach Ende der österreichisch-ungarischen Monarchie bis zum Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich 1938 fort.

Postbusse wurden wieder von verschiedensten österreichischen Herstellern bezogen. Ab 1935 kamen Dieselmotoren und kurze Zeit später vereinzelt auch Holzgasmotoren zum Einsatz. Ob mit offenem oder geschlossenem Aufbau oder sogar kettenbetrieben für winterliche Fahrverhältnisse, war der Postbus für viele Menschen zur damaligen Zeit oftmals das einzige motorkraftbetriebene Transportmittel abseits der Dampfeisenbahnstrecken.

Die 20er Jahre

Gründung der LOBEG

In das zweite Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts fällt die Gründung der zweiten Wurzel des heutigen Unternehmens.

Die Automobilfabrik Perl errichtete 1911 eine neue Fabrikshalle in Wien- Liesing, in der vorwiegend Linienbusse der Type L6, L600 und L8 gebaut werden sollten.

Diese Bustypen waren der Kern des Fuhrparks der Linien „Liesing-Perchtoldsdorf“ sowie „Liesing-Kaltenleutgeben“ und bildeten den Grundstock für die 1927 in Mödling gegründete LOBEG (Lastwagen- und Omnibus-Betriebs-GmbH), die 1931 von der 1928 neu gegründeten Bundesbahn Kraftwagenunternehmung aufgekauft wurde. Die erste Betriebsleitung war Stainach, darauf folgten Graz, Linz und Hütteldorf.

Schrittweise erweiterte sich das Angebot der neuen Busfirma. Zwei Jahre später bedienten 33 Kraftfahrlinien bereits ein Streckennetz mit einer Länge von rund 1.875 Kilometern.

Die stattliche Zahl von 235 Omnibussen fuhr auf 69 Linien als Ergänzung zum bestehenden Angebot der Bundesbahnen abseits des Schienenverkehrs.

Zwei Jahre später, im Zuge der Neuorganisation des Unternehmens, wurde der Kraftwagenbetrieb der Österreichischen Bundesbahnen (KÖB) gegründet.

1938 bis 1945 wurde der KÖB in die ROB (Reichsomnibusverkehrsgesellschaft m.b.H.) eingegliedert.

1948 wurde der KWD (Kraftwagendienst der ÖBB) neu gegründet. In der Nachkriegszeit teilten sich der Bahnbus und der bis dahin als Konkurrent angesehene Postbus die Einsatzgebiete auf:

Dem Bahnbus blieben die parallel zu Bahnstrecken verlaufenden Landstriche vorbehalten, dem Postbus die übrigen.

Die 30er Jahre

Die Zeit der Innovationen

Die Kriegs- und Zwischenkriegszeit stellte den Postbus und seine Mitarbeiter vor schwierigste Aufgaben. Mit Beginn der Weltwirtschaftskrise 1929 ging auch der Bedarf an Neuanschaffungen von Bussen naturgemäß etwas zurück.

In der Bauart traten Mitte der 30er Jahre Konstruktionsänderungen ein. Fahrgestelle wurden aus wirtschaftlichen Überlegungen vielfach vereinheitlicht, für die Aufbauten verwendete man nicht mehr Holz, sondern Stahl. Die Beleuchtung war nun elektrisch und bereift waren die Busse mit Luftwulstreifen. Touristisch bedeutungsvoll war die regelmäßige Befahrung der Alpenstraßen. Nach Eröffnung der Glocknerstraße 1935 wurden beispielsweise speziell geeignete und ausgestattete Fahrzeuge eingesetzt.

Mit dem Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich im März 1938 wurden die Postlinien durch die Deutsche Reichspost betrieben. Damit kam es vermehrt zum Einsatz von Bussen deutscher Herkunft.

Der Postbus wurde in die Deutsche Reichspost integriert, die KÖB in „ROB – Reichsbahnomnibusverkehrsgesellschaft m.b.H.“ umbenannt. Der Verkehr konnte trotz aller Widrigkeiten eingeschränkt bis in die letzten Kriegsmonate aufrechterhalten werden.

Die 40er Jahre

Postbus und der Wiederaufbau

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs waren vorerst noch unversehrt gebliebene oder instand gesetzte Omnibusse der ehemaligen Deutschen Reichspost im Einsatz. Sofort nach Kriegsende begannen Postbusbedienstete verschleppte, stehen gelassene und beschlagnahmte Busse in ganz Österreich aufzuspüren und zu den Postbusstützpunkten zurückzuführen.

Mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1948 wurde das Kraftfahrwesen der Post neu organisiert und in Postautodienst abgeändert. Im Zuge des Wiederaufbaus der österreichischen Nutzfahrzeugindustrie konnten sehr rasch auch wieder Postbusse heimischer Produktion ausgeliefert werden.

Omnibusse mit Faltdach, Dachrandverglasung und verbessertem Sitzkomfort wurden verstärkt im Fern- und Reiseverkehr eingesetzt. Zur Erhöhung der Transportkapazitäten wurden zu den Verkehrsspitzen vermehrt Omnibusanhänger eingesetzt. Die damaligen Hauptlieferanten waren ÖAF, Gräf & Stift, Saurer und Steyr. Die Aufbauten wurden teilweise noch von den Karosseriefirmen Lohner, Rohrbacher und Perl gefertigt.

Ab 1969 wurden auf Druck der Postverwaltung von den beiden noch zuletzt verbliebenen nationalen Firmen Gräf & Stift und Steyr jeweils im Erscheinungsbild und in der Technik gleichartige Fahrzeuge, so genannte Gemeinschaftsbusse, erzeugt.

Wie schon bei der Postbus-Einheitstypen war die Forderung nach einer Typenvereinheitlichung wirtschaftlich begründet. Sogar bis 1977 wurden diese Postbusse schrauben- und preisgleich geliefert.

Die 50er Jahre

Das Aufleben des Ausflugsverkehrs

Dem zunehmenden Reiseverkehr wurde auch beim Postbus Rechnung getragen. Von der Fahrzeugindustrie wurden in Zusammenarbeit mit der Postverwaltung spezielle Ausflugsbusse entwickelt. Beispielsweise wurden für den Betrieb auf der Großglockner Hochalpenstraße kürzere, wendige Busse mit Panoramadachverglasung und Faltdach eingesetzt.

Bei den Linienbussen löste der Frontlenker-/Trambus mit Unterflurmotor und später auch mit Heckmotor den klassischen Schnauzenbus ab.

Das Gepäck konnte nun gegenüber dem früheren ungeschützten Transport am Fahrzeugdach in Kofferräumen untergebracht werden. Der wirtschaftliche Aufschwung war deutlich spürbar – allein im Jahr 1950 wurden mehr als 400 neue Omnibusse gekauft.

Die „Roaring Sixties“

Der Aufschwung

Busse wurden nun mit wesentlich erhöhter Sitzplatzanzahl angeboten. Mit der Vergrößerung der Standardbuslänge auf 12 Meter konnten über 50 Sitzplätze untergebracht werden.

Technische Neuerungen, wie beispielsweise beim SL 12 (Steyr-Linienbus-12 Meter) 210 PS-Heckmotoren, 8-Ganggetriebe, Differentialsperre, Hydrolenkung, Zweikreis-Druckluftbremse, selbsttragender Aufbau mit Stahlblechen verkleidet, elektropneumatische Türsteuerung und Warmluft-Frischlucht-Heizung, zeichneten dieses Jahrzehnt aus.

Mitte der 60er zählten 1.750 Postbusse zum Fahrzeugbestand. Die hohen Transportkapazitäten stellte der Postbus 1964 anlässlich der IX. Olympischen Winterspiele in Innsbruck unter Beweis.

Täglich wurden bis zu 200 Busse für die Beförderung der Gäste zu den diversen Veranstaltungsorten eingesetzt.

Die 70er und 80er Jahre

Die Neuzeit

Über mehrere Jahre lieferten die beiden österreichischen Omnibusfirmen Gräf & Stift und Steyr so genannte Gemeinschaftsbusse an Post und Bahn.

Diese Busse waren bis auf wenige Unterschiede baugleich.

Mit der Typenbereinigung konnte eine rationelle Instandhaltung erzielt werden.

Die Beschaffungspolitik der österreichischen Regierung zielte auf eine ausgeglichene Auftragsvergabe ab. Die Fahrzeuge wurden in etwa gleich hoher Stückzahl von den beiden Firmen bezogen.

Für den aufkeimenden Schibusverkehr wurden so genannte Schibusse erzeugt. Diese Busse hatten einen ebenen Boden im Fahrgastraum und bis zu drei doppelflügelige Türen.

Die bisher in Verkehrsspitzen verwendeten Omnibusanhänger wurden durch 18-Meter-Gelenkbusse ersetzt. Dagegen machte die Einrichtung von Orts- und Stadtverkehr die Beschaffung von bedarfsgerechten kleineren Bustypen, den Citybussen, notwendig.

In diese Zeitepoche fiel aber auch der Rückzug der österreichischen Bushersteller vom Markt. Ausländische Firmen belieferten ab nun vermehrt den österreichischen Busmarkt.

Die 90er Jahre

Die Ära Bundesbus

Von 1988 bis 1997 trat der Postbus zusammen mit dem Kraftwagendienst der ÖBB unter der Bezeichnung Bundesbus auf. 1988 wurde dazu die Bundesbus-Geschäftsstelle gegründet. Sie sollte das Zusammenwirken von ÖBB-Bus und Postbus regeln. Tatsächlich blieben die beiden Busbetriebe aber völlig unabhängig.

Die größte Auswirkung gab es in Form eines gemeinsamen Erscheinungsbildes der Busse und der Bezeichnung Bundesbus, statt wie bisher Postbus bzw. ÖBB-Bus. Nachdem die Post 1996 aus der Staatsverwaltung ausgegliedert wurde, löste man die Bundesbus-geschäftsstelle 1997 auf und Bahn- und Postbus gingen wieder getrennte Wege.

1998 wird die Marke „Bahnbus“ eingeführt und die Lackierung geht von Orangerot in ein knalliges Rot über.

Der Bahnbus wurde damit, basierend auf der Trennung von Personen- und Güterverkehr, aus dem Kraftwagendienst (KWD) der ÖBB herausgelöst.

Die technische Evolution

Für den Betrieb in Ballungszentren wurden vermehrt Niederflurbusse anstatt der Regionalbusse beschafft. Niedrige Einstiege, ebener Boden und breite Türen erleichterten den Fahrgastwechsel. Im Überlandverkehr kamen erstmals 15-Meter-Busse mit hoher Transportkapazität zum Einsatz.

Sämtliche Postbusse wiesen jeweils die neuesten Sicherheitsausstattungen auf, wie beispielsweise ABS, ASR und in den Reisebussen Sicherheitsgurte.

Für das Gebiet der Verkehrsverbünde wurde das äußere Erscheinungsbild den individuellen Wünschen dieser Gesellschaften angepasst, das Postgelb trat in den Hintergrund und mit unterschiedlichen Lackierungen wurde die Identität der jeweiligen Region zum Ausdruck gebracht.

Die Jahrtausendwende

Die Internationalisierung

Das Jahr 2000 war ereignisreich und entscheidend für den Postbus: Der Unternehmensbereich Postauto wurde als eigenständige Tochtergesellschaft mit dem Firmennamen „Österreichische Postbus AG“ von der Post zum 1. 1. 2000 abgespalten. Mit Inkrafttreten der Novelle zum Poststrukturgesetz per 28. 02. 2001 erfolgte die Übertragung der Anteile an die ÖIAG und damit die Entflechtung der Österreichischen Post AG und der Österreichischen Postbus AG. Der neuen Situation wurde auch durch eine neue marktgerechte Organisation in 7 Regionalmanagements und durch ein neues Erscheinungsbild der Busse in modernem gelbgrauem Design Rechnung getragen.

Nach dem Kauf des Postbusses durch die ÖBB im Jahr 2002 wurde der Postbus 2003 an die ÖBB übertragen. Damit wurde die Grundlage für ein gemeinsames großes Busunternehmen im Eigentum der ÖBB geschaffen. Im Projekt Omnibus, das die Zusammenführung von Bahnbus und Postbus zum Ziel hatte, wurden gemeinsame Strukturen geschaffen, Ziele definiert und die wichtige Abstimmung mit dem Verkehrsträger Schiene definiert.

Mit 1. Jänner 2005 wurden die beiden Betriebe auch formalrechtlich in der neuen ÖBB-Postbus GmbH zusammengeführt. Es war die Geburtsstunde von Österreichs größtem Mobilitätsdienstleister im öffentlichen Busverkehr.

Durch die Einbettung der ÖBB-Postbus GmbH in den ÖBB-Konzern ist sichergestellt, dass den Fahrgästen ein durchgehendes Mobilitätsangebot mit Schiene und Bus bereitgestellt wird. Das Schlagwort der Mobilitätskette wird im Einklang mit der ÖBB-Personenverkehr AG gelebte Firmenrealität. Schnittstellen zur Schiene sorgen für ein eng gewebtes Netz an Verbindungen, das die Mobilität auch im 21. Jahrhundert garantiert.

Unter der gemeinsamen neuen Dachmarke „Postbus – ein Unternehmen der ÖBB“ und mit neuem markantem Auftritt in der Busfarbe „Sandquarz“ wird auch nach außen hin ein sichtbares Symbol der Neuorganisation gesetzt.

Das neue Logo trägt dem „Posthorn“ in seiner Form Rechnung, zeigt aber auch deutlich die neue Dynamik, die das „junge“ Unternehmen prägen soll.

Die Zukunft

Richtungsweisende technische Erneuerungen und die Schaffung alternativer Bedienformen tragen den öffentlichen Personennahverkehr in das 21. Jahrhundert.

Omnibusse werden durchwegs mit schadstoffarmen und umweltschonenden Motoren betrieben. Sie entsprechen bereits der Abgasnorm EURO 4.

Die Nachfrage nach hohen Beförderungskapazitäten zu den Verkehrsspitzen führte bereits zur Wiedereinführung von Omnibusanhängern und Stockbussen. Diese gewährleisten einen wirtschaftlichen Betrieb mit höchsten Komfort- und Sicherheitsstandards.

Konzepte wie Bedarfshaltestellen, Rufbusse und Sammelfahrten stimmen das Angebot des Postbusses mit den individuellen Bedürfnissen der Fahrgäste ab.

Lückenlose Fahrgastinformation über Telematikanwendungen und elektronische Fahrplanauskunft über das Internet, aber auch wichtige Feedbackinstrumente wie Qualitätsmanagement und Fahrgastzählungen schaffen Schnittstellen zwischen dem Unternehmen und dem einzelnen Kunden.

Anwendungen wie die dynamische Fahrgastinformation, bei der über GPS-Schnittstellen permanent die Position des Busses ermittelt wird und in Echtzeit mögliche Verspätungen sofort an Haltestellendisplays und das Internet weitergegeben werden, sorgen für eine neue Definition des Begriffs „Fahrkomfort“.