

5649/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 5917/J - NR/1999, betreffend Entwicklung des Personenverkehrs auf der Schiene, die die Abgeordneten Petrovic, Freundinnen und Freunde am 18. März 1999 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

Das Personenverkehrsaufkommen der Privatbahnen in Österreich hat sich gemäß Amtlicher Eisenbahnstatistik wie folgt entwickelt:

Jahr	beförderte Personen	Personenkilometer in 1000
1990	17.286.529	442.069
1991	19.406.437	220.181
1992	20.259.478	237.683
1993	21.500.739	256.676
1994	18.831.802	181.675
1995	19.270.242	126.936
1996	20.007.403	135.183
1997	16.276.768	337.401

Anmerkung: In den Daten der Jahre 1994, 1995 und 1996 sind die Beförderungszahlen der Graz - Köflacher Eisenbahn nicht mitenthalten. In den Jahren 1995 und 1996 sind die Zahlen der Stubaitalbahn und der Strecke Salzburg Lamprechtshaus/Trimmelkam der Salzburger Stadtwerke AG nicht mitenthalten. Die Anzahl der beförderten Personen (1. Spalte) im Jahr 1997 beinhaltet nicht die Daten der Graz - Köflacher Eisenbahn.

Die Daten wurden trotz mehrfacher schriftlicher und mündlicher Urgenz von den Unternehmen nicht zur Verfügung gestellt und darauf hingewiesen, dass im Hinblick auf die Einbeziehung in den jeweiligen Verkehrsverbund insbesondere die Darstellung der Personenbeförderungsdaten schwierig bis nicht machbar sei. Aus den jeweiligen Statistiken ist jedenfalls ersichtlich, dass einzelne Daten nicht mit den Folgejahren vergleichbar sind.

Das **Personenverkehrsaufkommen der ÖBB - Schiene in Österreich** hat sich gemäß Amtlicher Eisenbahnstatistik wie folgt entwickelt (die angeführten Zahlen entsprechen den von der ÖBB gelieferten Daten):

Jahr	Beförderte Personen	Personenkilometer in 1000
1990	168.385.271	8.574.543
1991	173.617.531	9.207.605
1992	174.934.632	9.561.338
1993	181.099.822	9.341.995
1994	190.411.936	9.202.162
1995	194.031.922	9.628.205
1996	193.428.210	9.688.619
1997	183.897.000	8.140.000

Das **gesamte Personenverkehrsaufkommen auf der Schiene in Österreich** hat sich gemäß Amtlicher Eisenbahnstatistik wie folgt entwickelt:

Jahr	Beförderte Personen	Personenkilometer in 1000
1990	185.671.800	9.016.612
1991	193.023.968	9.427.786
1992	195.194.110	9.799.021
1993	202.600.561	9.598.671
1994	209.243.738	9.383.837
1995	213.302.164	9.755.141
1996	213.435.613	9.823.802
1997	200.173.768	8.477.401

Die Amtliche Eisenbahnstatistik für 1998 ist noch nicht veröffentlicht.

Zu Frage 3:

Das **Personennahverkehrsaufkommen der Schiene in Österreich** hat sich somit wie folgt entwickelt.

Jahr	Beförderte Personen	Personenkilometer
1990	158.051.529	4.530.069
1991	164.545.437	4.610.181
1992	166.499.478	4.795.683
1993	176.989.739	4.710.676
1994	178.010.802	4.568.675
1995	181.475.242	4.719.936
1996	181.709.403	4.730.183
1997	173.582.768	4.796.401

Zu Frage 4:

Der gesamte Mobilitätsmarkt im Personenverkehr stieg seit 1991 um rund 16,5 %. Im gleichen Zeitraum entwickelte sich das PKW - Verkehrsaufkommen von ca. 55,5 Mrd auf ca. 65,5 Mrd Personenkilometer. Dies entspricht einer Steigerung um ca. 13 %. Der Marktanteil des Schienenverkehrs am gesamten Volumen des Personenverkehrs fällt von ca. 16,9 % auf rund 12,8 %.

Zu Frage 5:

Wesentlicher Grund für die Marktanteilsverluste der Bahn ist die weiter steigende Motorisierung und das Angebot hervorragend ausgebauter Straßen. Studien zeigen ganz deutlich, daß der Faktor Autobesitz eine maßgebliche Komponente pro/contra ÖV darstellt, sofern nicht Lenkungsmaßnahmen wie Parkraumbewirtschaftung und Roadpricing zu einer Chancengleichheit der Bahn bzw. des gesamten ÖV führen.

Weitere bedeutende Komponenten sind Angebot - /Fahrplandichte, Schnelligkeit und Qualität. Hier sind insbesondere beträchtliche Investitionen der ÖBB in die Modernisierung des Streckennetzes (Streckenausbauten, sicherungstechnische Verbesserungen), aber auch spezielle Leistungsprogramme (Optimierung des Serviceangebotes im Nahverkehr, Investitionsoffensive beim Fahrpark, Ausbau der Park & Ride - Anlagen etc.) voll im Gang. Diesen Maßnahmen wird entscheidende Zukunftswirkung beigemessen.

Zu Frage 6:

Wirtschaftlich notwendige Leistungskorrekturen sind viel weniger die Ursache als vielmehr die Konsequenz der Marktverschiebungen, da die ÖBB im betriebswirtschaftlich gestionierenden Absatzbereich dazu verpflichtet sind, das Angebot auf die entsprechende Nachfragedimension abzustimmen. In vielen Fällen würden die ÖBB, ohne die maßgeblichen Beiträge von Bund aber auch den Ländern, rein von der Nachfrage her gezwungen sein, wesentlich weitergehende Angebotseinschränkungen zu veranlassen.

Aufgrund des vom Parlament beschlossenen Bundesbahngesetzes 1992 sind die ÖBB im Absatzbereich verpflichtet, nach kaufmännischen Gesichtspunkten zu agieren und können wirtschaftlich nicht gerechtfertigte Leistungen nur erbringen, wenn diese von Dritten bestellt und bezahlt werden. Solche Bestellungen erfolgen durch den Bund im Rahmen des Vertrages über gemeinwirtschaftliche Leistungen und durch die Länder im Rahmen der entsprechenden Verkehrsdiensteverträge.