



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER
Zl. 5905/19-Info-87

II-1405 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 73 75 07
Fernschreib-Nr. 111800
DVR: 0090204

464 /AB

1987 -07- 15

zu 417 /J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
Abg. Eigruber und Genossen vom 15. Mai 1987,
Nr. 417/J-NR/87, "Transportkapazität der
österreichischen Bundesbahnen"

Ihre Fragen beehre ich mich, wie folgt zu beantworten:

Im Allgemeinen:

Das Leistungspotential der österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) wird durch eine Vielfalt von Einflußfaktoren bestimmt. Die Leistungsfähigkeit einer Strecke hängt u.a. von:

- der unterschiedlichen zeitlichen Verkehrsverteilung,
 - den baulichen Streckenverhältnissen,
 - der Aufnahmefähigkeit der Bahnhöfe,
 - den Fahrzeugeigenschaften und der Traktionsart,
 - dem Betriebsprogramm mit dem Mischungsverhältnis langsamer und schneller Züge sowie der Fahrplanstruktur,
 - und nicht zuletzt von der geförderten Betriebsqualität
- ab.

Eine völlige Mobilisierung der theoretischen Kapazitätsreserven ist durch unterschiedliche tags- und jahreszeitliche sowie stundenweise Anforderungsprofile daher nur bis zu einem gewissen Grad möglich.

Zu den Fragen 1 und 2:

Das Leistungsangebot der ÖBB betrug im Jahre 1985 im Güterverkehr 21.192 Mio. Tonnenkilometer. Der Ausnutzungsgrad beträgt 57,5 %. Bei der Errechnung dieser Werte wurde folgender Ansatz verwendet

(UIC-Formel):

Leistungsangebot = durchschnittliche Kapazität der ÖBB-eigenen Güterwagen und Privatwagen x Wagenkilometer der beladenen Güterwagen.

Dieses Leistungsangebot wurde der tatsächlich erbrachten Tonnenkilometerleistung gegenübergestellt.

Zu den Fragen 3 und 4:

Im Personenverkehr wurde im Jahr 1985 21.038 Mio. Platzkilometer angeboten. Der Ausnutzungsgrad betrug 34,7 %. Diese Werte wurden nach folgender Formel ermittelt:

angebotene Platzkilometer = durchschnittliches Sitzplatzangebot je ÖBB-eigenen Personenwagen x Wagenkilometer.

Zu den Fragen 5 und 6:

Im Jahre 1985 wurden

- | | |
|---|---------------------|
| - im innerstädtischen Verkehr | 830,7 Mio. Personen |
| - im Überlandkraftfahrverkehr | 299,8 Mio. Personen |
| - im gewerblichen Gelegenheitsverkehr | 238,7 Mio. Personen |
| - und im Personenkraftwagen-Individualverkehr | 3,2 Mrd. Personen |
- befördert.

Das Gütertransportvolumen auf der Straße betrug 1985 (inkl. Werksverkehr, Transit und Verkehr ausländischer Kraftfahrzeuge in Österreich) 301,6 Mio.t.

Zu Frage 7:

Vom theoretischen Ansatz und von der Beantwortung der Frage 1 her, wäre schon die jetzige Kapazität im Gesamten gesehen mehr als ausreichend. Darüberhinaus muß aber die Vielfalt von Einflußfaktoren auf das Leistungspotential der ÖBB - wie im Allgemeinen Teil der Anfragebeantwortung dargestellt - insbesondere was die Charakteristika einzelner Strecken bzw. -teile und die besonderen Anforderungen für die Bewältigung des Transitverkehrs betrifft, mitberücksichtigt werden.

- 3 -

Schwerpunkte und flankierende Maßnahmen zur Optimierung der Kapazitätsnutzung genauso wie die für künftige Transportnotwendigkeiten und -zielsetzungen vorzuhaltenden Reserven an Kapazität sind im Konzept der "Neuen Bahn" zu entwickeln.

Zu Frage 8:

a) für die Straße

Das Gütertransportvolumen auf der Straße wird im Jahr 2000 voraussichtlich 415 Mio t betragen.

Im Jahr 2000 werden rund 3,3 Mio PKW eine Leistung von voraussichtlich 55,9 Mio Personenkilometer erbringen.

b) für die Österreichischen Bundesbahnen:

Die künftige Entwicklung des Personenverkehrs ist durch verschiedenen Tendenzen charakterisiert:

- geringfügige Abnahme der Wohnbevölkerung Österreichs
- Verstärkung der großräumigen Unterschiede der Bevölkerungsentwicklung (langfristig nur noch in den drei westlichen Bundesländern nennenswerte Bevölkerungszuwächse)
- weiter abnehmende Siedlungsdichte in den peripheren Bezirken der Länderregion Ost
- zunehmende Motorisierung
- abnehmende durchschnittliche Fahrweiten (zunehmender Zweitwagenbestand) und
- künftige wirtschaftliche Entwicklung.

Bis zum Jahre 2000 ist eine Zunahme des Fernverkehrs auf 146 Mio Fahrten pro Jahr zu erwarten.

Das entspricht einem Zuwachs von ca. 13 % (17 Mio Fahrten) gegenüber 1984. Die Bahn könnte jedoch ohne besondere Maßnahmen (Status-quo Prognose) nur etwa 0,75 Mio Fahrten oder rund 4 % des Zuwachses für sich in Anspruch nehmen; ihr Anteil würde dann von 19,3 Mio Fahrten auf 20 Mio Fahrten steigen.

- 4 -

Die Verkehrsmittelwahl im Güterverkehr hängt primär ab von

- der Transportentfernung,
- der Gesamttransportdauer (Haus - Haus),
- den Gesamt-Transportkosten (mit Logistik),
- qualitativen Einflußfaktoren wie Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit, Gefahr des Verlustes und der Beschädigung.

Einige Faktoren sind grundsätzlich quantifizierbar, problematisch wird die Ermittlung der Zusammenhänge zwischen Anpassung der Angebotscharakteristiken und der Verkehrsmittelwahl für die einzelnen Güter. Das prognostizierte Wachstum der österreichischen und der europäischen Wirtschaft läßt - ausgehend vom Status quo - erwarten, daß die Wettbewerbssituation der Schiene gegenüber der Straße weiter geschwächt wird. Der Anteil der ÖBB am Güterverkehr im Jahr 2000 würde somit - ohne besondere Maßnahmen (Status-quo Prognose) lediglich rund 55 Mio t betragen.

Zu Frage 9:

Durch Maßnahmen im Rahmen der vorliegenden Grobplanung des Projektes "Neue Bahn" wie Bau der Hochleistungsstrecken, Zentralbahnhof Wien, Taktfahrplan und Verbesserung der Bahnhöfe wird im Personenfernverkehr die Relativsteigerung des Schienenverkehrs im Jahr 2000 gegenüber 1984 rund 24 %, im Güterverkehr rund 22 % (gegenüber 1980) betragen.

Wien, am 14. Juli 1987

Der Bundesminister:

