



II-4130 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
 DER BUNDESMINISTER FÜR
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
 DIPLO.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

Zl. 5905/11-Info-88

1851/AB

1988-05-10

zu 1830/J

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

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
 der Abg. Dr. Bruckmann und Genossen
 vom 10 März 1988, Nr. 1830/J-NR/88,
 "Neue Bahn"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zum Motivanteil sowie zu den Fragen 1 und 2:

Der Marktanteil der Schiene hat sich in den letzten Jahren in Österreich sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr verringert. Während vor allem der Straßenverkehr - auch als Folge eines Jahrzehntelangen Straßenausbauprogramms - seine Position ständig verbessern konnte, verlor die Eisenbahn auf einem überalterten Schienennetz kontinuierlich an Bedeutung. Auch die Rekordergebnisse im Güterverkehr in den Jahren 1984 und 1985 konnten nicht über infrastrukturelle Engpässe hinwegtäuschen und ließen die Kapazitätsgrenzen der Bahn deutlich erkennen.

Es war allen Verantwortlichen klar, daß die Österreichischen Bundesbahnen Gefahr liefen, als Unternehmen technisch und organisatorisch zu veralteten, ihre Wettbewerbsfähigkeit zunehmend einzubüßen und - besonders im Personenverkehr - ihre Position als wichtiger Verkehrsträger zu verlieren. Ziel der Österreichischen Bundesbahnen war es daher, mit einer zukunfts- und marktorientierten Neugliederung ihrer Infrastruktur und Organisation dieser Entwicklung zu begegnen.

Erster Schritt war dabei der Auftrag an das Consultingunternehmen A.D.Little, Entscheidungsgrundlagen für ein österreichisches Hochleistungsnetz zu erarbeiten. Das Ergebnis dieses Auftrages stellte dann die Basis für ein langfristiges Unternehmenskonzept "Die Neue Bahn" dar, welches von den Österreichischen Bundesbahnen erarbeitet wurde.

- 2 -

Es ist aber keineswegs richtig, das Konzept "Die Neue Bahn" als reines Investitions- und Bauprogramm zu sehen. Es war klar zu erkennen, daß ein reiner Ausbau der Infrastruktur nicht ausreicht um die Bahn kurrenzfähig zu erhalten. Vielmehr soll der Ausbau der Infrastruktur Hand in Hand mit einer grundsätzlichen Erneuerung der Organisation gehen. Das heißt, daß Maßnahmen gesetzt werden müssen, um die Produktivität der ÖBB-Mitarbeiter an den Leistungsstandard der führenden europäischen Bahnverwaltungen anzulegen und die Kosten zu reduzieren. Der Anschluß Österreichs an das in Europa teilweise schon existierende bzw. im Ausbau befindliche Hochleistungsstreckennetz ist dabei nur ein Teilaspekt. Auch der Ausbau der Umschlaganlagen, die Modernisierung der Bahnhöfe, die Weiterentwicklung des rollenden Materials und die Verzahnung der Bahn mit anderen Verkehrsträgern (Park & Rail) finden sich ebenso in diesem Konzept wie der Plan einer umfassenden Neuorganisation, die auf einer marktorientierten Gliederung der Leistungsbereiche aufbauen und stärker als bisher den Erfordernissen des Marktes entsprechen soll. Unter Anwendung moderner Management-Methoden, mit dem umfassenden Einsatz der ADV und durch den weiteren Ausbau des Controlling-Systems werden der Unternehmensleitung alle Instrumente zur Verfügung stehen, die eine effiziente Steuerung der Österreichischen Bundesbahnen ermöglichen.

Auch die von Ihnen genannten, im Arbeitsübereinkommen der Regierungsparteien enthaltenen Maßnahmen im Service- und Marketingbereich sind im Konzept enthalten und teilweise bereits verwirklicht (siehe auch Frage 6 und 7).

Die konkrete Gesamtkonzeption des Unternehmens wird im Mittelfristplan der Österreichischen Bundesbahnen definiert. Dieser wird periodisch überarbeitet und enthält Planungsziele in den Bereichen Absatz, Produktion, Investition, Personal und Finanzen sowie eine Vorausschau der wirtschaftlichen Situation des Unternehmens. In diesem Plan wird auf die Ziele des Konzeptes Neue Bahn besonders Rücksicht genommen.

- 3 -

Zu Frage 3:

Hinsichtlich der betriebswirtschaftlichen Rentabilität des Projektes "Die Neue Bahn" liegen Berechnungen des ADL-Gutachtens sowie der Österreichischen Bundesbahnen aus dem Jahr 1986 vor. Diese wurden in Form der Kapitalwertrechnung durchgeführt, die eine anerkannte Methode für eine dynamische Investitionsrechnung ist. Die Investitionsrechnung basiert auf der Realisierung der durch das Projekt induzierten Kosteneinsparungen und auf den durch Leistungsverbesserungen zu erwartenden Mehreinnahmen. Es ergibt sich unter der notwendigen Berücksichtigung eines entsprechenden Restwertes ein positiver Kapitalwert von über 4 Mrd. Schilling. Dies entspricht einem Vermögenszuwachs von rund 7 % in bezug auf das investierte Kapital.

Die Investitionen der Österreichischen Bundesbahnen haben (neben der Verbesserung des Wirtschaftsergebnisses der Bahn) sowohl direkte als auch indirekte Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte für die österreichische Volkswirtschaft. Mit den Maßnahmen der "Neuen Bahn" wird auch das Attraktivitätsgefälle zwischen Straße und Schiene zugunsten der Bahn verbessert. Auch im Güterverkehr wird die "Neue Bahn" zu besseren Beförderungsleistungen und zur genaueren Vorausplanbarkeit von Transporten und zu mehr Zuverlässigkeit führen. Gerade die Wirtschaft braucht gute Verkehrsbedingungen und zwar nicht nur im Gütertransport, sondern zunehmend auch unter Berücksichtigung des Dienstleistungsfaktors in der Personenbeförderung. Diese Maßnahmen kommen der gesamten Österreichischen Wirtschaft zugute und erhöhen ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit. Das verbesserte, mobilitäts erhöhende Verkehrsangebot bildet auch eine Voraussetzung für das Nutzen von Marktlücken in der Weltwirtschaft.

Die Realisierung des Konzeptes "Die Neue Bahn" nützt in hohem Grad der Österreichischen Volkswirtschaft und ist ein wesentliches Element zur Verbesserung der Lebensqualität, der Mobilität, der Ausschöpfung möglicher Entwicklungsspielräume und der Umweltkomponenten.

- 4 -

Zu Frage 4:

Die Österreichischen Bundesbahnen haben im Rahmen des Hochleistungskonzeptes "Die Neue Bahn" ein erstes Ausbauprogramm für die Jahre 1988 bis 1992 erstellt, das Gesamtinvestitionen (ohne Zentralbahnhof Wien) von rund 20 Mrd. Schilling erfordert.

Die Finanzierung der im Hochleistungskonzept "Die Neue Bahn" enthaltenen Projekte wird bis 1992 zum Teil über das Budget, zum Teil durch Fremdfinanzierung (z.B. Bauträgerfinanzierung, EUROFIMA, ASFINAG) sowie durch Eigenleistungen des Unternehmens (Verkauf von betrieblich nicht benötigten Grundstücken) erfolgen.

Im Wirtschaftsplan der Österreichischen Bundesbahnen sind im Jahre 1988 rund 1,9 Mrd. Schilling für das Hochleistungsprogramm vorgesehen.

Zusätzliche Einnahmen aus dem Verkauf von Liegenschaften und Immobilien (1988 vsl. etwa 200 Mio Schilling) sollen in Zukunft verstärkt im ÖBB-Budget höhere Ausgaben für die Investitionen "Neue Bahn" ermöglichen.

Weitere konkrete Aussagen sind derzeit noch nicht möglich, da die Finanzierung des gesamten Hochleistungskonzeptes "Die Neue Bahn" noch Gegenstand eingehender Überlegungen und Verhandlungen ist.

Zu Frage 5:

Derzeit wird ein gesamtösterreichischer Taktverkehr ausgearbeitet, der auf alle wichtigen Verkehrsknotenpunkte ausgerichtet werden soll, wobei auf eine nachfragegerechte und flächendeckende Konzeption besonderer Wert gelegt wird.

Dieser soll ab Sommer 1991 (je nach Streckenausbau) voll wirksam werden.

Zu den Fragen 6 und 7:

Um im Wettbewerb gegenüber der Konkurrenz erfolgreich zu bestehen und ihre Stellung auf dem Markt langfristig zu sichern, werden die Österreichischen Bundesbahnen ihre Leistungsfähigkeit durch eine innovative Bahnoffensive umfassend ausbauen und bestmöglich verwerten.

Neben den hierfür nötigen finanziellen, technischen und ordnungspolitischen Leistungsvoraussetzungen ist vor allem ein "Neues" Bahn-Marketing erforderlich. Das bedeutet,

- alle Unternehmensbereiche verstärkt auf den Markt und auf die Wettbewerbserfordernisse auszurichten,
- alle Leistungen noch wirtschaftlicher zu planen und so kostengünstig wie nur möglich zu erstellen und
- diese wettbewerbsfähigen Leistungen mit Hilfe des absatzpolitischen Instrumentariums (Preis, Werbung, Vertrieb, Service) optimal zu vermarkten.

In Entsprechung des vom Vorstand der Österreichischen Bundesbahnen im Februar 1988 beschlossenen und der Öffentlichkeit im März 1988 präsentierten neuen Marketingkonzeptes werden daher Marketing und Kundendienst künftig den zentralen Ansatzpunkt der Unternehmenspolitik bilden.

Aus einer Fülle effizienter Einzelmaßnahmen in den nächsten 5 Jahren sind insbesondere die folgenden zu erwähnen:

Im Personenverkehr:

- Integration der Taktfahrpläne der Haupt- und Nebenstrecken (inkl. Busfahrpläne) zu einem Takt-Netzwerk "Integrierter Taktfahrplan" für ganz Österreich.
- Weiterer Ausbau des mit 31.5.1987 eingeführten EuroCity (EC)-Verkehrs.
- Einführung eines InterCity (IC)-Systems unter Zugrundeliegung des integrierten Taktfahrplanes für den qualifizierten Fernverkehr auf ausgewählten Hauptstrecken der Österreichischen Bundesbahnen.
- Je nach Planung des IC-Angebotes Entwicklung eines Interregio (IR)-Systems als Ergänzungssystem (auch zur Internationalen Angebotsharmonisierung).

- 6 -

- Ausweitung des Angebotes an Autoreisezügen.
- Entwicklung des zukunftsweisenden Reiszugwagens 2000 auf Basis einer umfassenden Bedarfsanalyse für Reisezugwagen. Bedarfsgerechte Ausstattung bestimmter Wagen im Zug mit Servicefunktionen, Kinderspielabteilen, Mutter/Kindabteil, Behindertenabteil etc. bzw. Bildung von Servicegruppen in verschiedenen Wagen.
- Angebot entsprechend ausgestalteter Büroabteile.
- Im Zuge einer engeren Zusammenarbeit mit der Post werden 25 weitere Züge (derzeit 57) mit Zugtelefon ausgestattet.
- Schaffung eines umfassenden Systems von Park and Rail-Angeboten in allen wichtigen EC/IC sowie z.T. IR-Halten zur forcierung des Umstiegs PKW-Bahn im Fernverkehr.
- Errichtung weiterer Park and Ride-Flächen im Zuge des Nahverkehrs.
- Schrittweise Einführung eines Gepäckservice im Urlaubsverkehr, Haus-Haus Service.
- Einrichtung von Bahn-Service-Center (offene Büros für Direktkontakt mit Kunden bzw. Information, Auskünfte, Beschwerden).
- Weiterer Ausbau des Bahn-Total-Service.
- Schaffung eines integrierten EDV-gestützten Informationsystems mit multifunktionalen Anwendungsmöglichkeiten für Kundenerfordernisse (Buchungen, Fahrplanauskünfte, Reservierungen, Angebotsoptimierungen).
- Der Bahnhof wird im Rahmen des Bahnhof-Marketings einen neuen Stellenwert erhalten. Geplant ist die Vermarktung der Bahnhöfe auf Basis neuer Gesamtkonzepte, die auf die jeweilige Bahnhofskategorie und Kundenbedürfnisse abgestimmt sind.
- Zur Dynamisierung der gemeinsamen Verkehrsmarktbearbeitung im Interesse eines funktionierenden und sich ergänzenden statt konkurrenzierenden öffentlichen Schienen bzw. Busverkehrs ist die Optimierung der Zubringer bzw. Verteildienste des Busverkehrs von Bahn und Post im Rahmen der Realisierung des Integrierten Taktfahrplans beabsichtigt.

- 7 -

Im Güterverkehr:

- Entwicklung und schrittweise Einführung von Datenerfassung, Datenverarbeitung und elektronischer Arbeitsabwicklung im Verkaufs- und Produktionsbereich.
- Weiterentwicklung des Anschlußbahn-Service.
Weitergehende Förderung in Richtung Entlastung der Kunden von Infrastrukturkosten für den Bahntransport. Systematische Ausschöpfung des gesamten durch Anschlußbahnen erschließbaren Kundenpotentials.
- Intensivierung der Logistik (Erarbeitung segmentierter Logistikkonzepte), verstärkte Logistikberatung (Erarbeitung konkreter Logistiklösungen mit den Kunden).
- Verbessertes Wagenladungs-Fracht-Service.
Transportleistungserstellung nach den Kundenerfordernissen, schnelle Beförderungszeiten mit Garantie, internationale Angebots- und Leistungscoordination, Ausbau eines nationalen und internationalen Hochqualitätsnetzes von Güterschnellzügen.
- Verbesserung des Kombi-Fracht-Service.
Weitere Forcierung des Kombinierten Verkehrs insbesondere durch verstärkte Investitionen in neue Wagen, Aufbau von Neuverkehren im unbegleiteten Huckepackverkehr nach Skandinavien und Osteuropa, Aus- und Neubau von Terminals.
- Forcierung und Ausbau des Rollenden Landstraße-Service.
Einrichtung von neuen Zugsverbindungen entsprechend den Marktfordernissen oder gemäß verkehrspolitischem Auftrag (Wien/Fürnitz - Nürnberg). Insbesondere ist die Installation von 100 Zügen der Rollenden Landstraße auf der Brennerstrecke beabsichtigt, um bis 1992 ca. 1.600 LKW pro Werktag auf die Schiene verlagern zu können.
- Neubau bzw. Beschaffung hochqualitativer Güterwagen für den konventionellen Güterverkehr und damit Verbesserung des Angebotniveaus.
- Umbau bestehender Güterwagen zur Verbesserung der Transportqualität.
- Installierung moderner Servicestellen für den Güterverkehr.
- Weitere Verbesserungen auf dem Stückgutsktor, Rationalisierung und Beschleunigung im Ladendienst.

- 8 -

Zu Frage 8:

Die Verbesserung entsprechender Parkmöglichkeiten auf Bahnhöfen im Zuge des Nahverkehrs erfolgt einvernehmlich und unter Kostenbeteiligung der jeweiligen Gemeinden bzw. dem Bundesland. Ein für die Österreichischen Bundesbahnen relevanter Kostenrahmen kann daher nicht angegeben werden.

Die diesbezüglichen Verbesserungen im Fernverkehr werden in den Ausbaumaßnahmen der wichtigsten Bahnhöfe im Rahmen der Bahnhofverbesserungen des Konzeptes "Neue Bahn" berücksichtigt.

Zu Frage 9:

In engem Zusammenhang mit den bereits im Rahmen des neuen ÖBB-Marketingkonzeptes für den Güterverkehr vorgesehenen Maßnahmen (siehe auch Fragepunkte 6 und 7) werden die Österreichischen Bundesbahnen vor allem das System "Garantie-Cargo", bei welchem den Kunden national und international garantierte, schnelle Beförderungszeiten angeboten werden, ausbauen.

Insbesondere sind folgende Zielsetzungen anzuführen:

- grundsätzliche Verkürzung der Beförderungszeiten
 - + in Österreich auf 12 Stunden im Nachtsprung zwischen Wirtschaftszentren
 - + 24 Stunden im Transit durch Österreich
 - + 36 Stunden (Nacht, Tag, Nacht) in allen anderen nationalen Verbindungen
- Installierung von Hochqualitätsangeboten (z.B. Eurail Cargo-Verbindungen zwischen europäischen Wirtschaftszentren mit einer maximalen Beförderungszeit von 36 Stunden - Nacht, Tag, Nacht).

Zu Frage 10:

Der Kombinierte Verkehr wird nach den Leitz Zielen des Österreichischen Gesamtverkehrskonzeptes einen wesentlichen Faktor im künftigen Österreichischen Güterverkehrssystem bilden. Er erfordert partnerschaftliches, verkehrsträgerübergreifendes

- 9 -

Denken und Handeln. Es ist daher sehr wesentlich und liegt im wechselseitigen Interesse, daß Verkehrsträger, Verkehrs-wirtschaft und Verkehrsplaner auch in Zukunft eng zusammen-arbeiten.

Den besten Beweis für die intensive Nutzung der Koopera-tionsmöglichkeiten mit der Transportwirtschaft stellt zweifelsfrei die Konstruktion der 1983 unter der Teilnahme des Zentralverbandes der Spediteure, des Kombiverbandes Straßengüterverkehr, der Vereinigung österreichischer Ver-lader und Verkehrsreibender sowie des Bundes gegründete nationale Gesellschaft ÖKOMBI dar.

Die Aufgaben der ÖKOMBI liegen in erster Linie in der wirt-schaftlichen Organisation des kombinierten Güterverkehrs mittels LKW und LKW-Zügen, Sattelaufiegern und Wechselauf-bauten zwischen Schiene und Straße im nationalen und grenz-überschreitenden Verkehr.

Der Weg der Zusammenarbeit zwischen der Transportwirtschaft und den Verkehrsträgern soll auch in Zukunft verstärkt begangen werden.

Zu Frage 11:

Dem aktuellen Mittelfristplan 1988 - 1991 ist der Auftrag der Bundesregierung zugrundegelegt, den Zuschußbedarf zu redu-zieren und Kosten- und Leistungsstruktur zu verbessern. Die Personalplanung sieht somit bis 1991 eine Verringerung des Personalstandes um insgesamt 4.705 Bedienstete gegenüber 1986 vor. Zusätzlich ist eine Verringerung der finanziell abzu-geltenden Mehrleistungsstunden um insgesamt 1.408 Mio Stunden gegenüber 1986 vorgesehen. Mit dem Ziel der schrittweisen Absenkung des Zuschußbedarfes werden die Abgeltungsansprüche für die Weiterführung von Nebenbahnen kontinuierlich redu-ziert.

Wien, am 29. April 1988

Der Bundesminister

