



II-5231 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

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

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
 Tel. (0222) 711 62-9100
 Teletex (232) 3221155
 Telex 61 3221155
 Telefax (0222) 713 78 76
 DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5905/3-4-92

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
 Scheibner und Kollegen vom 22. Jänner 1992,
 Zl. 2240/J-NR/1992 "Zugverspätungen im Gefolge
 der Einführung des Taktfahrplanes NAT"

2236 IAB
 1992-03-20
 zu 2240 J

Zum Motiventeil

Die Konzeption des "Neuen Austrotaktes" erfolgte unter best-
 möglicher Berücksichtigung der Pendlerbedürfnisse und nicht
 zum Nachteil der Pendler.

Für eine einwandfreie und objektive Feststellung des
 Pünktlichkeitsgrades werden die Laufdaten von 300 Euro-City-,
 SuperCity-, InterCity- und Schnellzügen durch ständige Meldun-
 gen der Bahnhöfe zentral erfaßt und elektronisch weiterverar-
 beitet.

Ihre Fragen darf ich im einzelnen wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Wie hat sich der Pünktlichkeitsgrad der Züge in den letzten
 Fahrplanperioden im Detail entwickelt?"

Der Pünktlichkeitsgrad der Züge konnte - trotz umfangreicher
 Bautätigkeit im Zusammenhang mit der Realisierung der Projekte
 der Neuen Bahn, der Erhöhung des Zugangebotes durch den NAT 91
 und dem erhöhten Güterverkehrsaufkommen - weiter gesteigert
 werden. So waren im Jänner 1992 durchschnittlich 77,3 % aller
 hochrangigen Reisezüge pünktlich bzw. unter 10 Minuten verspä-
 tet. Vor Einführung des NAT 91 lag dieser Wert bei 69,6 %.

- 2 -

Die detaillierten Pünktlichkeitsdaten des Fernverkehrs sind in der beigeschlossenen Grafik dargestellt.

Im Regionalverkehr sind gegenwärtig ca. 80 % der Züge pünktlich bzw. bis maximal 3 Minuten verspätet; ca 10 % weisen eine Verspätung zwischen 4 und 6 Minuten auf, weitere 10 % eine solche von über 6 Minuten.

Auf der Wiener Schnellbahn sind derzeit 95 % der Züge pünktlich bzw. bis maximal 3 Minuten verspätet.

Auf der Wiener Vorortelinie erreicht der Pünktlichkeitsgrad nahezu 100 %.

Zu Frage 2:

"Wie wird dieser Pünktlichkeitsgrad im Detail ermittelt.
Konkret

- a) Welche Toleranzgrenzen sind vorgesehen?
- b) In welcher Form gehen durch nachfolgende Fahrzeitunterschreitungen aufgeholte Verspätungen in die Berechnung ein?"

zu a) Täglich werden ca. 300 Fernverkehrszüge überwacht. Die höchste während des Gesamtlaufes aufgetretene Verspätung eines jeden Zuges wird für die Zuordnung zu den Kategorien "0-5 Minuten", "6-10 Minuten", "11-15 Minuten" und "über 15 Minuten" Verspätung herangezogen. Schließlich erfolgt die Berechnung des prozentuellen Anteiles der Züge an diesen Kategorien.

Im Nahverkehr werden die Verspätungen folgenden Kategorien zugeordnet: "0-3 Minuten", "4-6 Minuten" und "über 6 Minuten".

zu b) Im Fernverkehr werden aufgeholte Verspätungen nicht berücksichtigt. Die höchste während des Gesamtlaufes eines Zuges erreichte Verspätung zählt. Damit legen die ÖBB (im Gegensatz

- 3 -

zu vielen anderen Bahnen Europas) strengste Maßstäbe bei der Ermittlung der Pünktlichkeitswerte an.

Die Pünktlichkeit des Regionalverkehrs wird örtlich in den Zielbahnhöfen der einzelnen Züge erhoben. Es werden darüber aber keine offiziellen Statistiken erstellt.

Zu Frage 3:

"Durch welche Einflüsse werden anteilmäßig die meisten Verspätungen verursacht?"

Der Großteil der Verspätungen wird durch Langsamfahrstellen und Bauarbeiten sowie durch betriebliche Verzögerungen infolge ungünstiger Infrastruktur verursacht.

Zu Frage 4:

"Ist es richtig, daß mit Stichtag der Einführung des Taktfahrplans NAT grundsätzlich keine Anschlüsse mehr abgewartet werden sollten?"

Beim Herstellen aller Anschlüsse würden sich Verspätungen im Taktfahrplangefüge kettenreaktionsartig ausbreiten. Von den ÖBB wurden daher alle Züge dahingehend untersucht, welche Wartezeit fahrplantechnisch vertretbar ist. Züge, bei denen Wartezeiten für Anschlüsse tolerierbar sind, wurden mit Angabe des möglichen Ausmaßes in die diesbezügliche "Wartezeitenvorschrift" aufgenommen. Bei allen anderen Zügen ist grundsätzlich keine Wartezeit vorgesehen.

Das Abwarten von Anschlußzügen kann - entsprechend der Verkehrslage bzw. sonstiger Umstände - jederzeit von den Zugleistungen angeordnet werden.

Zu Frage 5:

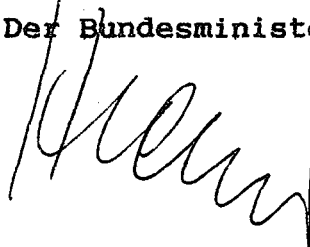
"Welche Maßnahmen werden Sie ergreifen, um das Problem unpünktlicher Züge und versäumter Anschlüsse zu entschärfen?"

- 4 -

Zur weiteren Hebung der Pünktlichkeit wurde von den ÖBB wurde kurzfristig eine innerbetriebliche Pünktlichkeitskampagne unter dem Titel "Pünktlichkeit hat Vorrang" gestartet, um alle Pünktlichkeitspotentiale auszuschöpfen.

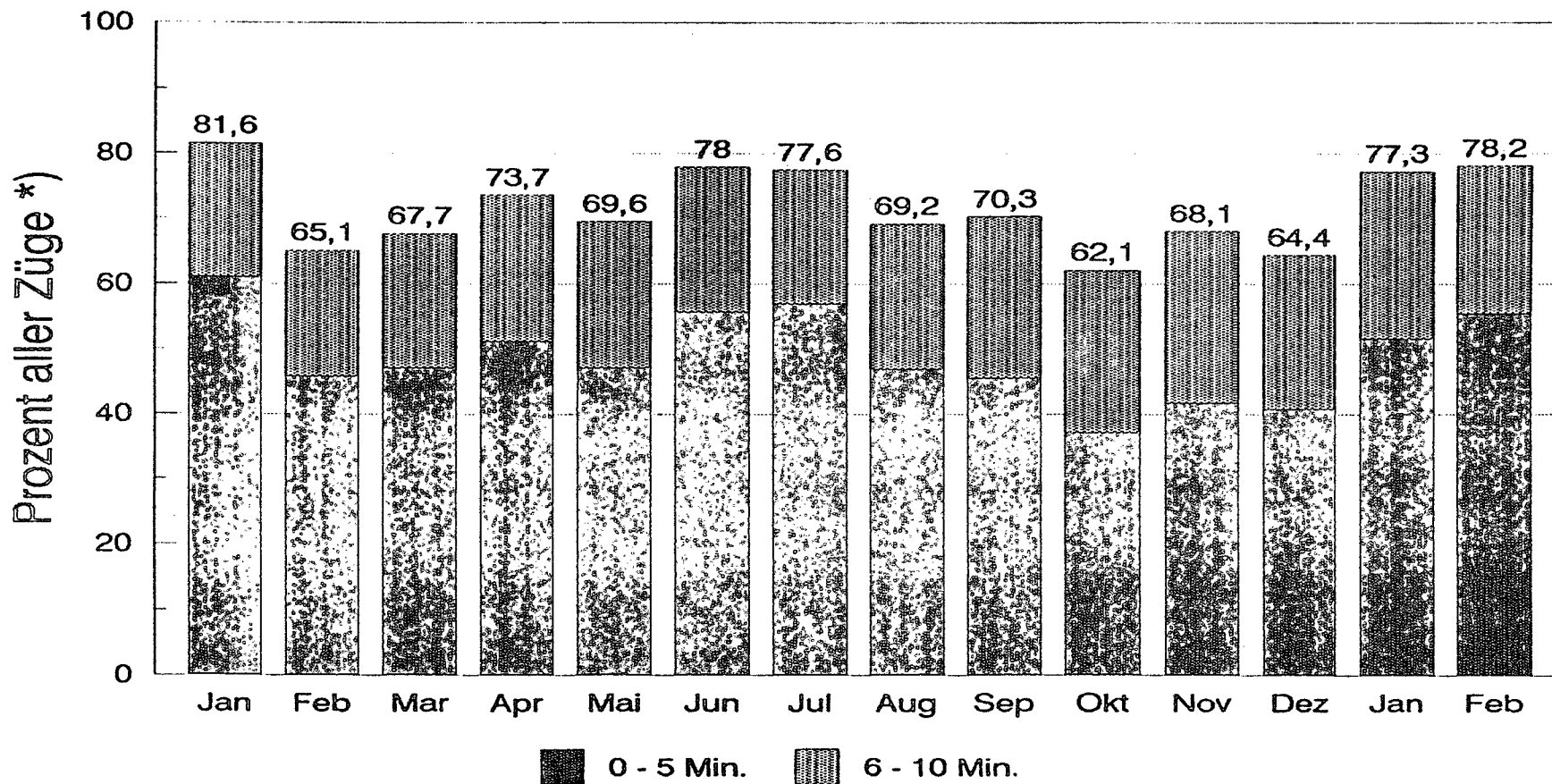
Beilage

Wien, am 19. März 1992
Der Bundesminister



PÜNKTLICHKEIT SEIT JÄNNER 1991

FERNVERKEHR



*) bis Mai 1991: EC-, Ex-u.D-Züge
 ab Juni 1991: EC-, SC-, IC-u.D-Züge

Stand: 14. Februar 1992