

II-3465 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 1675/J

1991 -10- 0 3

A n f r a g e

der Abgeordneten Mag. Kukacka

und Kollegen

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr
betreffend bisherige Ergebnisse des NAT 91

Am 2. Juni 1991 wurde der Neue Austrotakt 1991 (NAT 91) eingeführt. Wesentliches Prinzip des Taktfahrplanes ist die Verknüpfung der einzelnen Zuggattungen in den Knotenbahnhöfen, mit dem Ziel, ein verdichtetes Fahrplanangebot bei gleichzeitiger Reduktion der Gesamtreisedauer zu erreichen. Zur Realisierung dieses Konzeptes werden seit 2. Juni 1991 367 Züge, davon 26 Eurocity-Züge, 44 Intercity-Züge, 99 Eilzüge und 203 Regionalzüge zusätzlich geführt. Das bedeutet im Personenverkehr eine Ausweitung der Zugkilometer pro Jahr um 100 Millionen Kilometer (+23,7 %). Nach einer Studie des Österreichischen Raumordnungsinstitutes erwartet man aufgrund des NAT 91 eine jährliche Zunahme im Personenfernverkehr um 1 Million Reisende und im Nahverkehr um 1,5 Mio. Reisende. Nach Wirtschaftlichkeitsberechnungen der ÖBB vor Einführung des NAT 91 war davon auszugehen, daß bis zum Jahr 1995 die Mehrkosten aufgrund des NAT 91 (zusätzliches rollendes Material, erhöhter Betriebs- und Sachaufwand, Personalmehraufwand) die Mehreinnahmen durch verstärkte Inanspruchnahme übersteigen. Im einzelnen gingen die ÖBB von Mehrkosten aufgrund des NAT 91 im Jahr 1991 in Höhe von 250 Millionen Schilling, im Jahr 1992 in Höhe von 350 Mio.S., im Jahr 1993 von 200 Mio.S. und im Jahr 1994 von 50 Mio.S. aus. 1995 soll die Kostendeckung erreicht werden.

- 2 -

In der konkreten Durchführung des NAT 91 hat sich gezeigt, daß insbesondere für Pendler erhebliche Schwierigkeiten aufgetreten sind. In diesem Zusammenhang hat es eine ganze Reihe von parlamentarischen Anfragen gegeben, in deren Beantwortung sie als zuständiger Ressortminister zugesichert haben, daß entsprechende Fahrplanverbesserungen in die Wege geleitet werden. Weiters zeigt sich, daß die Fahrplanverdichtungen von den Bahnbenützern zwar generell begrüßt werden, daß aber in der Praxis viele zusätzlich geführte Züge eine äußerst geringe Auslastung aufweisen. Zur Auslastung hat ÖBB-Generaldirektor Übleis vor dem Gewerkschaftstag der Eisenbahner am 26. September 1991 mitgeteilt, daß in den Monaten Juni und Juli dieses Jahres die ÖBB rund 900.000 Personen oder 3 % mehr Reisende befördert hat als im Vorjahresvergleichszeitraum. Dazu ist festzuhalten, daß laut ÖBB-Geschäftsbericht für das Jahr 1990 die Zahl der beförderten Personen im Jahr 1990 gegenüber dem Jahr 1989 um 3,3 % gestiegen ist, und daß für eine Beurteilung des Erfolges des NAT 91 der Vergleich mit den ersten 5 Monaten dieses Jahres wesentlicher ist. Dazu macht der ÖBB-Generaldirektor keine Aussage. Erfreulich ist die Mitteilung von ÖBB-Generaldirektor Übleis, daß im Jahr 1993 statt des erwarteten Abganges von 200 Mio.S. bereits ein positives Jahresergebnis von rund 40 Mio.S. erwartet wird. Wie allerdings innerhalb von 3 Monaten eine derartige Revidierung eines erwarteten Betriebsergebnisses möglich ist, wird vom ÖBB-Generaldirektor nicht mitgeteilt.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten in diesem Zusammenhang an den Bundesminister für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende

A n f r a g e :

1. Welche konkreten Fahrplanänderungen werden mit Wirksamkeit des Winterfahrplanes 1991/92 erfolgen?

- 3 -

2. Wie hoch ist jeweils die durchschnittlich beste und schlechteste tägliche Auslastung der im Zweistundentakt verkehrenden IC-Taktlinien auf den Strecken Wien Südbahnhof-Villach-Salzburg, Bruck/Mur-Villach-Arnoldstein, Graz-Linz, Graz-Innsbruck und Wien-Salzburg-Innsbruck?
3. Wie hoch ist der Kostendeckungsgrad bei den genannten Verbindungen jeweils bei bester und schlechtester Auslastung?
4. Welche Auslastung erzielen die zusätzlich geführten 99 Eilzüge durchschnittlich?
5. Welcher Kostendeckungsgrad wird für diese neueingeführten Eilzugsverbindungen erreicht?
6. Welche neueingeführten Zugverbindungen werden aufgrund ungenügender Auslastung in den nächsten Monaten wieder eingestellt?
7. Wie hoch war der monatliche relative Zuwachs im Personenverkehr im Jahr 1991 gegenüber dem Vergleichsmonat des Vorjahres?
8. Welche Mehrkosten ergeben sich aufgrund der Einführung des NAT 91 für die ÖBB im Jahr 1991 im einzelnen?
9. Welche Mehreinnahmen erwarten die ÖBB aufgrund der Einführung des NAT 91 im Jahr 1991 aus
 - a) dem IC-Verkehr
 - b) dem EC-Verkehr
 - c) dem Supercity-Verkehr
 - d) dem Eilzugsverkehr?
10. Welche Entwicklung hat ÖBB-Generaldirektor Übleis veranlaßt, die Prognosen der ÖBB dahingehend zu revidieren, daß im Jahr 1993 aus dem NAT 91 nicht ein Verlust von 200 Millionen Schilling, sondern ein Gewinn bis zu 40 Mio.S. zu erwarten ist?

- 4 -

11. Welche Änderungen beim NAT 91 sind für das Jahr 1992 geplant?
12. Ist es richtig, daß die zuständige Direktion der ÖBB erst im November 1990 von der Generaldirektion angewiesen wurde, für die Ausbildung bzw. Bereitstellung des notwendigen Zugführerpersonals zur Umsetzung des NAT 91 ab 2. Juni 1991 zu sorgen, obwohl seit mehreren Jahren der Einführungszeitpunkt für den NAT 91 feststand?