

Nr. 6072 N

II-12512 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

1994 -02- 04

## A N F R A G E

der Abgeordneten Mag.Kukacka  
und Kollegen  
an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr  
  
betreffend überhöhte Kapazitäten bei den Österreichischen  
Bundesbahnen

Sowohl im Arbeitsübereinkommen der Koalitionsparteien zur Bildung der Bundesregierung für die XVII.GP als auch in dem Übereinkommen betreffend Bildung einer Bundesregierung für die Dauer der XVIII.GP wurden als Zielsetzungen für die Unternehmensführung der Österreichischen Bundesbahnen eine bedarfsorientierte Dimensionierung der Kapazität und der Leistungen gefordert. Gerade aber durch die Einführung des NAT wurden zusätzliche Zugverbindungen geschaffen, ohne daß diese am Bedarf ausgerichtet worden wären. Somit stiegen die Ausgaben für die Durchführung dieses Austrotaktes gegenüber den Mehreinnahmen unproportional hoch an und führten zu dem nunmehrigen Finanzierungs-Desaster. Dieses Desaster zeigt sich insbesondere im Sinken des Kostendeckungsgrades des Personenverkehrs von 72,9 % im Jahre 1988 auf 67,6 % im Jahre 1992.

Die Unternehmensführung der ÖBB stellte sich mit ihrer angebotsorientierten Unternehmenspolitik unter stillschweigender Duldung des ressortzuständigen Verkehrsministers somit eindeutig gegen die verkehrspolitischen Zielsetzungen der Bundesregierung.

- 2 -

Nachdem die zusätzlichen Angebote des NAT zu mehr als 60 % dem gemeinwirtschaftlichen Leistungsbereich zuzuordnen waren, hätte darüber hinaus der Vorstand der ÖBB nach dem zu diesem Zeitpunkt gültigen Bundesbahngesetz einen diesbezüglichen Verordnungsauftrag der Bundesregierung erwirken müssen, was aber geflissentlich unterlassen wurde.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende

A n f r a g e:

- 1) Wie beurteilen Sie die Einführung des NAT unter dem Blickwinkel oben zitierter Arbeitsübereinkommen zur Bildung der Koalitionsregierungen seit 1987?
- 2) Warum wurde gegen den expliziten Willen der Eigentümervertreter der Österreichischen Bundesbahnen ein nicht an der Nachfrage orientierter neuer Austrotakt geschaffen?
- 3) Was werden Sie unternehmen, um oben zitiertem Auftrag nachzukommen?
- 4) In welchem Verhältnis sehen Sie Ihre verkehrspolitische Weisung des Vorjahres, nämlich die Verkehrsleistungen der ÖBB nicht einzuschränken, nunmehr zu den vom Rechnungshof explizit geforderten Einsparungen im Fahrbetrieb der Österreichischen Bundesbahnen und den bedarfsorientierten Zielsetzungen der Bundesregierung?
- 5) Wieso hat der zu dieser Zeit amtierende Verkehrsminister den Vorstand der ÖBB nicht darauf hingewiesen, daß dieser gemäß Bundesbahngesetz für die Einführung des NAT hinsichtlich der gemeinwirtschaftlichen Leistungen einen Verordnungsauftrag der Bundesregierung benötigt?

- 3 -

- 6) Wie beurteilen Sie heute im Lichte des Rechnungshofberichtes diese gesetzwidrige Vorgangsweise des ÖBB-Vorstandes?
- 7) Welche Konsequenzen werden Sie aufgrund Ihres nunmehrigen Wissensstandes daraus ziehen?
- 8) Nachdem seit Inkrafttreten des Bundesbahngesetzes 1992 der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr gemeinwirtschaftliche Leistungen bestellen muß:
  - a) Haben Sie seit 1.1.1994 alle gemeinwirtschaftlichen Leistungen, die im Zusammenhang mit dem NAT stehen, bestellt?
  - b) Wenn nein, warum nicht bzw. wann werden Sie einen derartigen Bestellrahmen festlegen?
  - c) Werden Sie in dem Bestellrahmen den Bericht des Rechnungshofes ausreichend berücksichtigen?