



REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr. Zl. 5.905/56-I/1-1971

22 / A. B.

zu 5 / J.

Präs. am 4. Jan. 1972

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abgeordneten zum Nationalrat Zeillinger und Genossen: "Beabsichtigte Erhöhung der Eisenbahntarife" (Nr. 5/J-NR/1971 vom 5. November 1971)

Zu obiger Anfrage erlaube ich mir, folgendes mitzuteilen:

Zu Frage 1)

Die bestehende Organisationsform kann durchaus als geeignete Grundlage angesehen werden, die Erfüllung der den Österreichischen Bundesbahnen gestellten Aufgaben zu sichern. Die Unternehmensführung trifft im ständigen Bemühen um eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit alle nur denkbaren zielstrebigsten Maßnahmen zur Verwaltungsvereinfachung und innerbetrieblichen Rationalisierung (z.B. Senkung des Personalstandes, Auflassung schwach frequentierter Abfertigungsstellen, verstärkter Einsatz der elektronischen Datenverarbeitung, Auflassung von Dienststellen). Durch diese Maßnahmen wurde insbesondere die Leistungsfähigkeit der Österreichischen Bundesbahnen - wie die nachstehenden statistischen Daten zeigen - wesentlich erhöht.

- 2 -

| | 1968 | 1969 | 1970 |
|--|--------|--------|--------|
| Bedienstete je Million Bruttotonnenkilometer | 2,5 | 2,3 | 2,2 |
| Bedienstete je Million Wagenachskilometer | 25,5 | 24,0 | 22,9 |
| Auf ein Zugfördermittel entfallen: | | | |
| Elektrischer Betrieb Nutzkilometer | 103691 | 106991 | 109728 |
| 1000 Bruttotonnen- kilometer | 39916 | 41932 | 44630 |
| Dieselbetrieb 1000 Bruttotonnen- kilometer | 5639 | 5873 | 6281 |

Darüberhinaus werden im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten laufend alle erforderlichen Maßnahmen zur Sicherung und Verbesserung der Stellung der Österreichischen Bundesbahnen auf dem Verkehrsmarkt gesetzt. Daß der Rahmen hierfür allerdings relativ eng gesteckt ist, liegt nicht am Fehlen geeigneter Planungen, sondern vielmehr an den begrenzten Finanzierungsmöglichkeiten. Eine Reorganisation des Unternehmens "Österreichische Bundesbahnen" im engeren Sinn erscheint daher nicht erforderlich und ist deshalb auch nicht beabsichtigt.

Zu Frage 2) und 3)

Die von den Österreichischen Bundesbahnen ausgearbeiteten Investitionsprogramme sehen für die einzelnen Investitionsbereiche genaue Zeitpläne vor. So ist für die Ablösung der Dampftraktion durch die Elektro- und Dieseltraktion der Zeitraum bis 1975/1976 festgelegt.

-3

- 3 -

Auf dieses Ziel nimmt der Beschaffungsplan für Triebfahrzeuge Bedacht und sieht für die Zeit nach 1975 die systematisch fortschreitende Erneuerung und Modernisierung des Triebfahrzeugparks vor.

Auch die Erneuerung des Wagenparks ist vorgeplant und orientiert sich an der Altersschichtung der vorhandenen Wagen sowie an den voraussichtlichen Kundenwünschen.

Alle diese Pläne finden jedoch ihre Grenzen in den beschränkten Finanzierungsmöglichkeiten und der Kapazität der Industrie. In besonderem Maße gilt dies auch für das von den Österreichischen Bundesbahnen hinsichtlich der Sicherungsanlagen erstellte Rationalisierungsprogramm.

Zu Frage 4)

Die Österreichischen Bundesbahnen haben ein "Memorandum" erstellt, in dem die betriebswirtschaftlichen Untersuchungen von 42 Nebenbahnlinien behandelt sind. Die darin enthaltenen Schlußfolgerungen über die Auflassung oder Weiterführung des Betriebes wurden rein aus betriebswirtschaftlicher Sicht des Unternehmens getroffen und lassen andere Interessen als jene der Österreichischen Bundesbahnen unberücksichtigt.

Wie in der Regierungserklärung vom 5.11.1971 ausdrücklich festgestellt, steht die Bundesregierung auf dem Standpunkt, daß bei einer Analyse von Nebenstrecken auch auf den gesamtwirtschaftlichen Nutzen solcher Linien Bedacht genommen und eine soziale und wirtschaftliche Benachteiligung der betroffenen Bevölkerungsschichten soweit wie möglich vermieden werden soll.

-4

Im übrigen verweise ich auf meine Äußerungen im Finanz- und Budgetausschuß, wo ich anlässlich der Beratungen des Kapitels "Verkehr" ebenso wie in der seinerzeitigen schriftlichen Beantwortung der mündlichen Anfrage des Abgeordneten zum Nationalrat Herbert Haas, Nr. 178/M vom 12.6.1970, feststellte, daß ich die Absicht habe, allen von den im Memorandum enthaltenen Schlußfolgerungen betroffenen Gebietskörperschaften bzw. Interessenvertretungen Gelegenheit zu einer Stellungnahme zu geben. Diese Stellungnahmen werden dann gemeinsam mit dem Memorandum Gegenstand eines umfassenden Berichtes zum Problem der Nebenbahnen der Österreichischen Bundesbahnen sein, den ich dem Nationalrat noch vor etwaigen Entscheidungen zuleiten werde.

Wien, am 13. Dezember 1971

Der Bundesminister:

