



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

II-10893 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
 des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
 Tel. (0222) 711 62-9100
 Teletex (232) 3221155
 Telex 61 3221155
 Telefax (0222) 73 78 76
 DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5905/12-4/90

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
 Pischl und Genossen vom 28. Feber 1990,
 Zl. 5020/J-NR/90 betreffend "unzureichende
 Vorkehrungen zur Bewältigung des Reisever-
 kehrs zu Beginn der Energieferien durch die
 ÖBB"

5020 IAB

1990 -04- 30

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

zu 5020 IJ

Im Allgemeinen:

Die ÖBB verfügen - als verhältnismäßig kleine Eisenbahnver-
 waltung - naturgemäß nur über einen begrenzten Wagenbestand
 (Bestand am 31.12.1988 rd. 3.400 Reisezugwagen), Insbesondere
 wäre es aus wirtschaftlichen Gründen nicht zu vertreten,
 ganzjährig einen mit hohen Anschaffungs- und Erhaltungs-
 kosten verbundenen Wagenpark bereitzuhalten, der dann letzten
 Endes nur an den wenigen Spitzenverkehrstagen des Jahres zum
 Einsatz gelangt.

Die Semesterferienverkehre der vergangenen Jahre - für die
 ÖBB jeweils die Verkehrsspitzen schlechthin - konnten deshalb
 stets zufriedenstellend abgewickelt werden, da den ÖBB von
 anderen europäischen Bahnen ausreichend Wagenaushilfe (sowohl
 in quantitativer als auch in qualitativer Hinsicht) geleistet
 wurde.

Aufgrund der rasch fortschreitenden Liberalisierung der
 politischen Verhältnisse in Osteuropa und der daraus resul-
 tierenden neuen Reisebedürfnisse war es zunächst weder den

- 2 -

ÖBB noch den Partnerbahnen möglich, für den Semesterferienverkehr 1990 Wagenmaterial im bisherigen Umfang und in entsprechender Qualität zur Verfügung zu stellen.

Den ÖBB ist es jedoch unter intensiven Bemühungen letztendlich gelungen, 175 Reisezug- und 77 Autotransportwagen von sieben ausländischen - auch osteuropäischen - Bahnverwaltungen anzumieten und in Verkehr zu setzen.

Der Reparaturstand beim Reisezugwagenmaterial war in den letzten Energieferien bei den Wiener Großbahnhöfen im Durchschnitt um etwa die Hälfte niedriger, als im Monat Jänner 1990.

Es waren nur jene Reisezugwagen nicht einsetzbar, die aus Sicherheitsgründen (Fristuntersuchungen, Revisionen) oder aufgrund kurzzeitig aufgetretener Bedarfsausbesserungen in die Werkstätten gebracht werden mußten.

Vor den Spitzenreisezeiten wird im Bereich des Werkstättendienstes sogar die Ableistung von Überstunden angeordnet, um möglichst viele Reiszugwagen zur Verfügung zu haben.

Zu Frage 1:

"Welche Fahrgastzahlen werden zu den kommenden Spitzenreisezeiten (Ostern, Pfingsten, Ferienbeginn im Sommer) erwartet?"

Erfahrungsgemäß treten die höchsten Fahrgastfrequenzen zu Spitzenverkehrszeiten im Bereich der West- und Südbahn auf, wobei den Frequenzzahlen des Wiener West- sowie des Wiener Südbahnhofes für die Zugbildung (Koordinierung des Einsatzes des verfügbaren Triebfahrzeug- und Wagenmaterials) größte Bedeutung zukommt.

Die höchsten Frequenzen betragen im Jahr 1989 in den Spitzenreisezeiten:

- 3 -

- im Bf Wien Westbahnhof : ca. 309.000 Reisende 1)
- im Bf Wien Südbahnhof
(inkl. Ostseite) : ca. 380.000 Reisende 1).

1) Osterverkehr 1989 (ankommende und abfahrende Reisende)

Für 1990 ist aufgrund der stetig steigenden Reisefrequenzen ein weiteres Ansteigen der Fahrgastzahlen zu erwarten.

Zu Frage 2:

"Über welche Kapazitäten an rollendem Material verfügt die ÖBB zur Bewältigung dieser Verkehrsspitzen?"

Die ÖBB verfügen - wie bereits eingangs erwähnt - über keine gesonderten Kapazitätsreserven für Verkehrsspitzen.

Durch Umschichtungen der Planeinsätze sowie gezielte Absenkung der Reparaturstände wird getrachtet, zu den Verkehrsspitzen eine möglichst große Wagenanzahl bereit zu halten.

Zu Frage 3:

"Welche Maßnahmen zur Bewältigung von Engpässen bei rollendem Material in Spitzenreisezeiten sind in diesem Jahr geplant?"

Zur Bewältigung von Engpässen sind die ÖBB bestrebt, insbesondere zu Spitzenreisezeiten die Disposition des zur Verfügung stehenden rollenden Materials möglichst straff zu gestalten.

Darüberhinaus sind die ÖBB bemüht, durch zeitgerechtes Anmieten von Reisezugwagen fremder Bahnverwaltungen etwaige Knappheiten schon von vornherein auszuschließen.

Zu Frage 4:

"Gibt es bei den ÖBB eine zentrale Erfassung des jeweils verfügbaren rollenden Materials samt jeweiligem Standort des rollenden Materials?"

- 4 -

Ja. Bei den ÖBB werden sämtliche Reisezugwagen zentral erfaßt bzw. disponiert.

Zu Frage 5:

"Wie hoch ist der Anteil an rollendem Material für den Personenverkehr bei den ÖBB, der zu Beginn der Energieferien in den östlichen Bundesländern aufgrund notweniger Reparaturarbeiten nicht einsatzfähig war?"

Zu Beginn der Semesterferien am 9. Februar 1990 war in Ostösterreich lediglich ein geringer Prozentsatz an Reisezugwagen nicht einsatzfähig, eine exakte Quantifizierung ist allerdings nicht möglich.

Zu Frage 6:

"Welches rollende Material steht derzeit in Beschaffung?"

Bei den ÖBB stehen derzeit insgesamt 45 Triebfahrzeuge, 190 Reisezugwagen, 25 Autotransportwagen, 18 Speisewagen sowie 4 Hochleistungswagen (Prototypen) in Bestellung.

Zu Frage 7:

"Wie schaut das mittel- und langfristige Beschaffungsprogramm für rollendes Material innerhalb des Gesamtprojektes "Neue Bahn" aus?"

Im Rahmen des Hochleistungskonzeptes "Neue Bahn" ist die Beschaffung von modernem, rollendem Material (Hochleistungslokomotiven, Hochleistungsreiszugwagen) vorgesehen.

An Investitionsmittel werden hierfür ca. 12,5 Milliarden Schilling, davon 1,6 Milliarden Schilling innerhalb der nächsten Jahre, bereitgestellt.

Wien, am 26. April 1990

Der Bundesminister

