

II-4012 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. 5905/79-4-91

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Mag. Kukacka und Kollegen vom 3. Oktober 1991,
Nr. 1675/J-NR/1991, "bisherige Ergebnisse
des NAT 91"

1675 IAB
1991-12-03
zu 1675/J

Im Allgemeinen:

Mit Inkrafttreten des Winterfahrplanes 1991/92 (29. September 1991 - 30. Mai 1992) wurde der NAT 91 - insbesondere im Interesse der Pendler und Schüler - weiter optimiert. Mit dem neuen Fahrplan traten unter anderem zahlreiche regionale Verbesserungen, zeitliche Verschiebungen, aber auch neue Halte in Kraft.

Ihre Fragen darf ich im einzelnen wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

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

Insgesamt wurden mit Beginn des Winterfahrplanes 1991/92 (29. September 1991) rund 200 Fahrplanänderungen vorgenommen.

Eine Gesamtzusammenstellung der einzelnen konkreten Änderungen wird als Beilage angeschlossen.

Zu Frage 2:

"Wie hoch ist jeweils die durchschnittliche 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?"

- 2 -

Auf den angesprochenen IC-Linien ergibt sich im Durchschnitt folgende schlechteste bzw. beste tägliche Auslastung (Werte September 1991):

- IC-Linie 2 Wien Westbf - Salzburg - Innsbruck
30,9 % bzw. 89,1 %
- IC-Linie 4 Wien Südbf - Villach - Salzburg/Lienz
43,5 % bzw. 96,0 %
- IC-Linie 5 Bruck a.d. Mur - Villach - Arnoldstein
25,0 % bzw. 57,5 %
- IC-Linie 6 Graz - Linz
18,9 % bzw. 59,2 %
- IC-Linie 7 Graz - Bischofshofen - Innsbruck
15,2 % bzw. 75,4 %

Zu den Fragen 3, 5 und 9:

"Wie hoch ist der Kostendeckungsgrad bei den genannten Verbindungen jeweils bei bester und schlechtester Auslastung?"

Welcher Kostendeckungsgrad wird für diese neueingeführten Eilzugsverbindungen erreicht?

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?"

Der Verkauf der Fahrausweise erfolgt grundsätzlich ohne Bindung an Zuggattungen. Daher ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt eine detaillierte Aussage über Erträge nach Zuggattungskategorien - und damit auch über den Kostendeckungsgrad - nicht möglich.

Derzeit laufen aber bei den ÖBB interne Erhebungen für die Angebotskategorien InterCity, SuperCity, EuroCity und Eilzug des NAT 91 zur Erfassung der Einnahmenstrukturen. Erst nach

- 3 -

Abschluß der diesbezüglichen Analysen kann eine nach Zuggattungen differenzierte Einnahmen- und Deckungsbeitragsanalyse angestellt werden.

Zu Frage 4:

"Welche Auslastung erzielen die zusätzlich geführten 99 Eilzüge durchschnittlich?"

Im völlig neu geordneten Gesamtgefüge des NAT 91 hat sich auch das Fahrplanangebot im Eilzugverkehr grundsätzlich geändert. Eine Unterscheidung in "bestehende" und "zusätzliche" Eilzüge ist in dieser Form nicht möglich, weshalb keine Aussage über die durchschnittliche Auslastung der gegenständlichen 99 "zusätzlichen" Eilzüge gemacht werden kann.

Zur beispielhaften Erläuterung ist jedoch anzuführen, daß die durchschnittliche Höchstfrequenz des gesamten Eilzugverkehrs im Bereich der Bundesbahndirektion Wien in der Woche vom 30. September bis 6. Oktober 1991 rund 82 % betrug.

Zu den Fragen 6 und 11:

"Welche neueingeführten Zugverbindungen werden aufgrund ungenügender Auslastung in den nächsten Monaten wieder eingestellt?"

Welche Änderungen beim NAT 91 sind für das Jahr 1992 geplant?"

Die gravierendsten Probleme und Druckpunkte wurden von den ÖBB mit Beginn des Winterfahrplanes 1991/92 bereits beseitigt. Alle weiteren Kritikpunkte und Anregungen werden einer eingehenden Prüfung im Hinblick auf den Sommerfahrplan 1992 unterzogen. Dabei wird gleichzeitig auch die Akzeptanz aller Reisezüge im gesamten Bundesgebiet untersucht.

Jene Zugverbindungen, die keine ausreichende Frequenz aufweisen, werden - unter Beachtung von Umlauferfordernissen - aus dem Fahrplanangebot genommen.

Die diesbezüglichen Untersuchungen sind derzeit noch nicht abgeschlossen.

- 4 -

Die Ergebnisse der mit Interessensvertretungen sowie öffentlichen Stellen bereits geführten regionalen Fahrplanbesprechungen für den Fahrplan 1992/93 werden von den ÖBB gegenwärtig aufgelistet und die herangetragenen Fahrplanwünsche auf Realisierbarkeit geprüft.

Im internationalen Fahrplanbereich konnte aufgrund der aktuellen Ereignisse in Jugoslawien der gesamte Balkanverkehr für den Fahrplan 1992/93 vorerst noch nicht vereinbart werden. Konkrete Aussagen für das Angebot im Fahrplan 1992/93 können daher nicht vor Anfang 1992 getroffen werden. Eine Ausweitung des bestehenden Gesamtangebotes ist jedoch grundsätzlich nicht vorgesehen.

Zu Frage 7:

"Wie hoch war der monatlich relative Zuwachs im Personenverkehr im Jahr 1991 gegenüber dem Vergleichsmonat des Vorjahres?"

Die monatliche relative Veränderung in der Personenbeförderung kann der beiliegenden Grafik entnommen werden.

Wie daraus eindeutig zu ersehen ist, zeichnet sich seit dem Monat Juni 1991 (Einführungszeitpunkt des NAT 91) eine kontinuierliche positive Entwicklung ab.

Zu Frage 8:

"Welche Mehrkosten ergeben sich aufgrund der Einführung des NAT 91 für die ÖBB im Jahr 1991 im einzelnen?"

Folgende Mehrkosten wurden in Rechnung gestellt:

Abschreibungen	70,531 Mio S
Erhaltungskosten	31,438 Mio S
Betriebs- und Betriebs- führungskosten	438,859 Mio S

Summe für 1991	540,828 Mio S
----------------	---------------

- 5 -

Demgegenüber stehen erwartete Mehrerlöse von 424 Mio S. Das ergibt im Einführungsjahr einen kalkulatorischen Abgang von insgesamt 117 Mio S.

Zu Frage 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 Mio S, sondern ein Gewinn bis zu 40 Mio S zu erwarten ist?"

Die ursprünglichen Wirtschaftlichkeitsberechnungen betreffend den NAT 91 basierten auf zurückhaltenden Einnamenschätzungen. Aufgrund der äußerst positiven Akzeptanz des NAT 91 durch die österreichische Bevölkerung (bereits in den Erfolgsdaten Juni/ Juli 1991 erkennbar) konnte die ursprüngliche Einnamenschätzung deutlich nach oben revidiert werden.

Zu Frage 12:

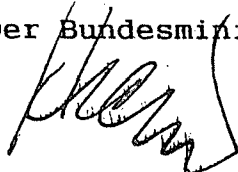
"Ist es richtig, daß die zuständige Direktion der ÖBB erst im November 1990 von der Generaldirektion angewiesen wurde, für die Ausbildung bzw. Bereitstellung des notwendigen Zugführerpersonals zur Umsetzung des NAT 91 ab 2. Juni 1991 zu sorgen, obwohl seit mehreren Jahren der Einführungszeitpunkt für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

Hinsichtlich der Bereitstellung und Schulung des im Rahmen des NAT 91 erforderlichen Zugbegleitpersonals Zugführer und Schaffner wurde von den ÖBB termingerecht disponiert.

Unabhängig von der Einführung des NAT 91 wurde von den ÖBB im November 1990 zur Qualitätsverbesserung in den SuperCity- und InterCity-Zügen eine verbesserte kundendienstliche Ausbildung der Zugbegleiter dieser Züge (Aufgaben wie EuroCity-Betreuer, Kenntnisse zumindest einer Fremdsprache, spezifische kundendienstliche Ausbildung) veranlaßt. Dieses Programm konnte termingerecht bis zur Einführung des NAT 91 abgewickelt werden.

Wien, am 2. Dezember 1991

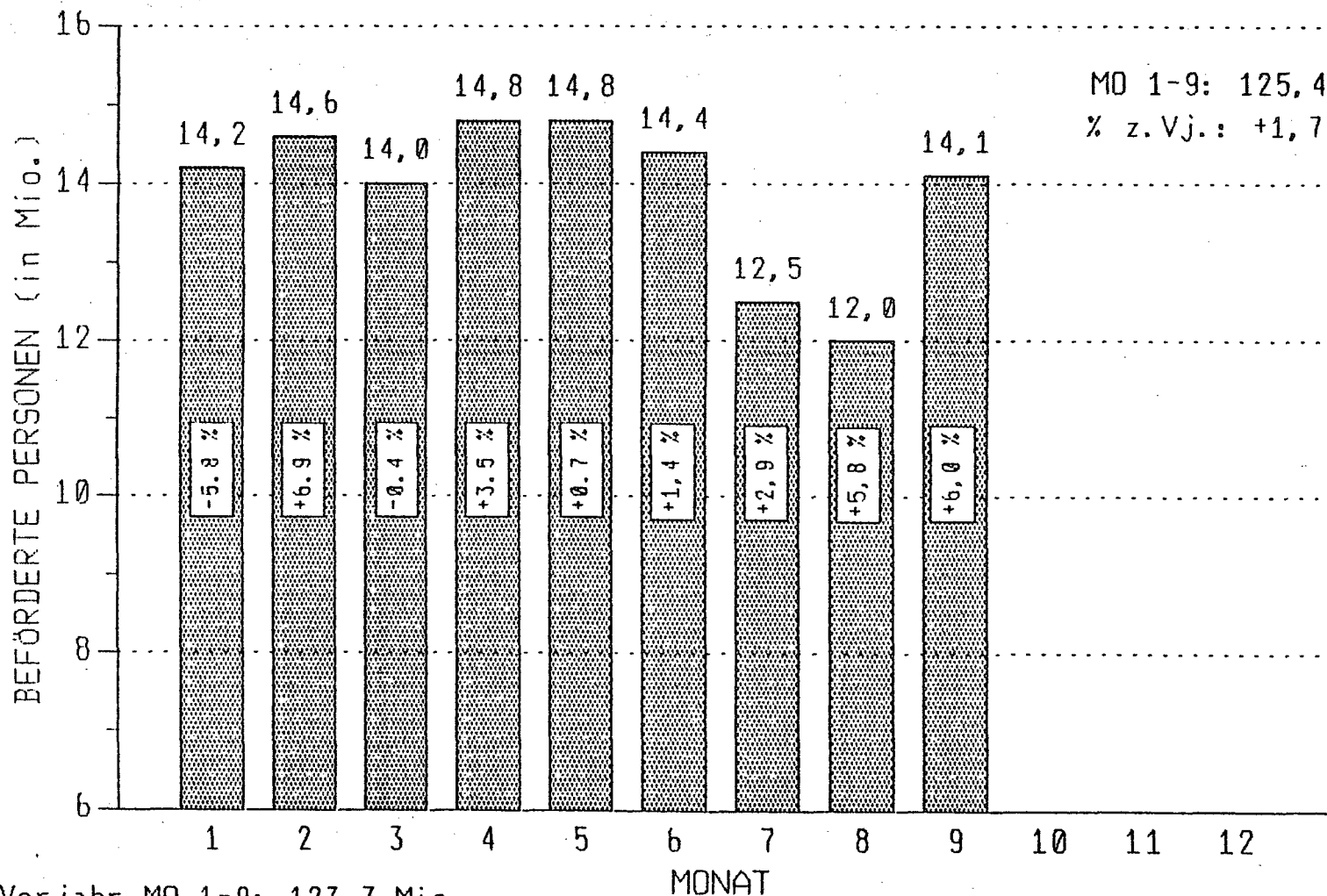
Der Bundesminister





BEFÖRDERTE PERSONEN SCHIENE (in Mio.) - MONATE
PROZENTUELLE VERÄNDERUNG ZUM VORJAHRESMONAT
JAHR 1991

M08



Vorjahr MO 1-9: 123,3 Mio.
Ergebnis 1990: 168,4 Mio.

erstellt am: 11.11.1991/GD-04.1
M08