

Nr. 6071 10

II-12511 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 unvollständige Information des Parlaments durch den  
Verkehrsminister

Durch die Einführung des neuen Austrotakts im Jahre 1989 wurden österreichweit zusätzliche Zugverbindungen geschaffen und somit ein Angebot geschaffen, das den konkreten Bedarf bei weitem übertraf. Ziel war es, durch die Attraktivierung des Angebots zusätzliche Kunden zu gewinnen. Diese vom ÖBB-Vorstand kalkulierte Zielsetzung entsprach weder den ausdrücklichen Aufträgen der Bundesregierung noch konnten durch zusätzliche Einnahmen die Kosten für die Einführung des NAT gedeckt werden. Durch das Nichtreagieren des ÖBB-Vorstands wurde ein Finanzierungs-Desaster ausgelöst, welches sich auch im sinkenden Kostendeckungsgrad für den Personenverkehr zeigt. Dieser sank kontinuierlich von 72,9 % im Jahr 1988 auf 67,6 % im Jahre 1992.

Bereits Anfang Oktober 1991 wurden in einer parlamentarischen Anfrage an den Verkehrsminister die konkreten Zahlen für die Kostendeckung der aufgrund des NAT eingeführten Zugverbindungen erfragt. In der Anfragebeantwortung wurde allerdings auf diese Frage nicht eingegangen, sondern nur generell eine Aussage über die günstige Entwicklung sowie die große Akzeptanz des NAT getroffen. Da aber bereits im Jahre 1990 in einer ÖBB-internen Arbeitsgruppe darauf hingewiesen wurde, daß die

durch den NAT verursachten Kosten die Einnahmen bei weitem übersteigen und die Gefahr einer nicht vorhandenen budgetären Bedeckung besteht, mußten zum Zeitpunkt der Anfragebeantwortung auch Angaben über die Kostendeckung im Personenverkehr möglich sein.

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

A n f r a g e:

- 1) War zu dem damaligen Zeitpunkt der Anfrage die Entwicklung des Kostendeckungsgrades im Verkehrsministerium bekannt?
- 2) Wenn ja, warum wurde diese in der parlamentarischen Anfragebeantwortung nicht mitgeteilt?
- 3) Wenn nein, wie ist es überhaupt möglich, daß bei einem derartigen Projekt keine begleitende Kontrolle hinsichtlich der wirtschaftlichen Auswirkungen durchgeführt wurde?
- 4) Wie erklären Sie in diesem Zusammenhang die bereits im Jahre 1990 geäußerten Bedenken der ÖBB-internen Arbeitsgruppe?
- 5) Welche Konsequenzen ziehen Sie daraus, daß in der Anfragebeantwortung der Nationalrat unvollständig informiert wurde?