



II-2391 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates  
**XIII. Gesetzgebungsperiode**

**REPUBLIK ÖSTERREICH**

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl.5.905/5-I/1-1973

1068 /A.B.  
zu 1095 /J.  
 Präz. am 5. April 1973

**ANFRAGEBEANTWORTUNG**

betreffend die schriftliche Anfrage der Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Stix und Genossen, Nr. 1095/J-NR/73 vom 15. Februar 1973: "Probleme des Berufsverkehrs auf der Südbahnstrecke".

Zu den in der Einleitung zur obangeführten Anfrage enthaltenen Beschwerdepunkten erlaube ich mir, folgendes mitzuteilen:

**Zu 1) - Berufsverkehr am Morgen:**

Der Fahrplan für den Berufsfahrerverkehr im Raum Wien wird von den Österreichischen Bundesbahnen anlässlich der Fahrplankonferenzen für jede Fahrplanperiode im Einvernehmen mit dem Amt der N.Ö. Landesregierung, dem Magistrat der Stadt Wien, den betreffenden Verwaltungsbehörden, Schulbehörden, Gemeinden und Interessenvertretungen (Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft, Kammer für Arbeiter und Angestellte und Landwirtschaftskammer) festgelegt bzw. revidiert. Dies geschieht im Bestreben, den neu entstandenen oder geänderten Verkehrserfordernissen im Rahmen des Möglichen weitestgehend Rechnung zu tragen.

-2-

Der Berufsverkehr in Richtung Wien in den Morgenstunden ist auf den Arbeitsbeginn um 7,00 Uhr, 7,30 Uhr und 8,00 Uhr sowie auf den Schulbeginn ausgerichtet. Die Berufsfahrer und Schüler müssen aus verschiedenen Wohngebieten nach Wien herangebracht werden: aus dem Raume Wr. Neustadt einschließlich der Einzugsgebiete bis Oberpullendorf, Loipersbach/Schattendorf, Friedberg - Aspang; aus dem Raume Neunkirchen einschließlich dem Einzugsgebiet Mürzzuschlag - Payerbach/Reichenau - Gloggnitz; aus dem Schneeberggebiet einschließlich Bad Fischau; aus dem Piestingtal und dem Triestingtal ab Hainfeld und aus dem Nahbereich der Südbahnstrecke Wiener Neustadt-Wien samt den Einzugsräumen. Da die Züge aus jedem dieser Ausgangsgebiete möglichst ohne Umsteigen bis Wien geführt werden sollen, verdichten sich die Ankunftszeiten auf eine kurze Zeitspanne vor dem Arbeits- und Schulbeginn. Es entstehen dadurch im Nahbereich von Wien zwangsläufig dichte Zugfolgen. Eine Auflockerung der Verkehrsintervalle und eine Verteilung der Züge auf einen längeren Zeitraum würde gewiß günstigere Verkehrsbedingungen im Nahbereich von Wien bringen; dies ist jedoch nur in einem sehr bescheidenen Ausmaß möglich, weil eine zu starke Dehnung der Verkehrsintervalle zwangsläufig zu Verschlechterungen der Fahrbedingungen für die von weiter her anreisenden Pendler führen würde. Fahrplanänderungen sind auch dadurch erschwert, weil mit Rücksicht auf die Anschlußverhältnisse im Schnellzugs- und Güterzugsverkehr auf strikte Zeitbindungen Bedacht genommen werden muß. Verbesserungen in den Zugläufen können daher nur durch den Einsatz zusätzlicher Züge erfolgen, soweit dies mit Rücksicht auf die Streckenauslastung möglich ist und es der Fahrpark zuläßt. Wesentliche Verbesserungen sind erst nach dem für Ende 1974 vorgesehenen Abschluß der Elektrifizierung der

-3-

-3-

Pottendorfer Linie zu erwarten, weil dann die Möglichkeit besteht, einzelne Güter- und Schnellzüge umzuleiten. Dadurch kann die Nahverkehrsstrecke zu den Hauptverkehrszeiten etwas entlastet und können die Schnellbahnverbindungen günstiger gestaltet werden. Bis dahin sind Korrekturen mit Rücksicht auf die angespannte Betriebslage nur in einem verhältnismäßig engen Rahmen möglich. Trotz der schwierigen Situation wird bereits der kommende Sommerfahrplan eine Reihe von Verbesserungen enthalten. So werden z.B. im Nahverkehr zwischen Mödling und Floridsdorf zwei weitere Schnellbahnzüge mit der Abfahrt in Mödling um 5,50 Uhr und 6,50 Uhr und der Ankunft in Wien-Südbahnhof Hst. um 6,14 Uhr und 7,14 Uhr eingeschoben.

Zu 2) - Rückreiseverkehr:

Für die Rückfahrt stehen den Pendlern bereits ab 15,26 Uhr Zugverbindungen zur Verfügung. Da die Arbeitsschlußzeiten wegen der gleitenden Arbeitszeit stark variieren, müssen die Rückreisezüge in größeren Zeitabständen verkehren.

Den Bestrebungen zur Verbesserung der in Kritik gezogenen Rückreiseverbindungen stellen sich folgende Schwierigkeiten entgegen:

Während der Berufsverkehrsspitze sind alle Schnellbahngarnituren im Betriebseinsatz. Die Weiterführung von Schnellbahnzügen über die im derzeitigen Fahrplan vorgesehenen Endbahnhöfe Meidling, Liesing und Mödling hinaus ist daher nur in dem Maße möglich, als zusätzliche Garnituren zum Einsatz gelangen können. Die Lieferung von acht Triebwagengarnituren, von denen vier für den Einsatz auf dem Wiener Schnellbahnenetz – und zwar hauptsächlich zur dringend notwendigen besseren Gestaltung der Verkehrsbedingungen im Bereich Floridsdorf-Strebersdorf bzw. Leopoldau – bestimmt sind, wird es ermöglichen, mit

-4-

-4-

Beginn des Sommerfahrplanes 1973 auch im Rückreiseverkehr auf der Südbahn einzelne Fahrplanverbesserungen einzuführen. So werden unter anderem drei Schnellbahnzüge, welche derzeit in Meidling enden, künftighin bis Mödling verkehren. Zur Weiterfahrt in Richtung Wiener Neustadt ist es zwar auch weiterhin nötig, in Südbahnzüge umzusteigen, doch sind ausreichende Anschlußmöglichkeiten gegeben.

Nach dem in der Anfrage erwähnten Zug mit der Abfahrt in Wien Südbahnhof um 18,10 Uhr steht noch ein weiterer Zug mit der Abfahrt in Wien Südbahnhof-Haltestelle um 18,27 Uhr zur Verfügung, welcher bis Mödling verkehrt. Eine Schließung der in die Zeit des schon schwachen Berufsverkehrs fallenden Fahrplanlücke bis zum nächsten Personenzug mit der Abfahrt in Wien um 18,57 Uhr ist wegen des Verkehrs zweier Schnellzüge und eines Eilzuges nicht möglich. Da einer dieser Schnellzüge und der Eilzug von Pendlern zur Fahrt nach Wr. Neustadt benutzt werden, wäre eine zeitliche Verschiebung nicht vorteilhaft.

Zu 3) - Zugsanschlüsse:

Der im innerstädtischen Verkehr wegen seiner Regelmäßigkeit vorteilhaft empfundene starre Fahrplan der Wiener Schnellbahn macht die Gestaltung der Fahrplananschlüsse an den Südbahnverkehr sehr schwierig. Die Österreichischen Bundesbahnen sind jedoch um die Schaffung möglichst günstiger Zugverbindungen bemüht.

Was den Anschluß des in Wien Südbahnhof Hst. um 17,04 Uhr eintreffenden Schnellbahnhangzes S 496 an den in Wien Südbahnhof um 17,05 Uhr abfahrenden Zug 4917 anlangt, ist dieser Anschluß zwar nicht in Wien Südbahnhof, so doch in Meidling gegeben: Der Schnellbahnhang S 496 trifft in Meidling um 17,10 Uhr ein, der Zug 4917 fährt um 17,13 h ab und ist damit erreichbar.

-5

-5-

Zu 4) - Verzögerungen in der Verkehrsabwicklung

Verhaltungen von Personen- und Schnellbahnzügen in der Hauptverkehrszeit sind Ausnahmeerscheinungen, die durch Abweichungen des Schnellzugs- und Güterzugsverkehrs vom Fahrplan entstehen. Zur Regelung des Zugverkehrs bei Fahrplanabweichungen bestehen in der Verkehrsvorschrift der ÖBB die erforderlichen Richtlinien. Danach haben grundsätzlich die schneller fahrenden Züge den Vorrang vor den langsamer fahrenden und die durchfahrenden Züge Vorrang vor den haltenden. Außerdem sind Güttereilzüge in der Rangordnung unmittelbar nach Eilzügen, somit vor Personenzügen gereiht. An Hand eines Fahrzeitvergleiches kann die Notwendigkeit dieser Bestimmung ersehen werden: Die Fahrzeit von Güttereilzügen in der Strecke Wr.Neustadt - Meidling beträgt im Durchschnitt 41 bis 44 Minuten, die von haltenden Personenzügen 55 bis 81 Minuten. Allein im Abschnitt Mödling - Meidling bestehen Fahrzeitunterschiede von ca. 10 Minuten. Der Verkehrsvorschrift entsprechend werden auf Grund der Entscheidungen der Fahrdienstleiter nach sorgfältiger Abwägung aller Vor- und Nachteile mitunter Personenzüge kurz verhalten, damit höherrangige Züge vorfahren können. Dessen ungeachtet wurde Anweisung erteilt, die Berufsfahrer-, Schüler- und Schnellbahnzüge abweichend von der grundsätzlichen Rangfolge bevorzugt abzufertigen. Die in der Anfrage aufgezeigten Verzögerungen in Liesing und Meidling entstanden in der Vergangenheit vor allem im Zusammenhang mit unaufschiebbaren Bauvorhaben im Rahmen des Großbauvorhabens "Meidlinger Einschnitt - Altmannsdorfer Straße". Mit der für Juni 1973 vorgesehenen Beendigung der Bauarbeiten ist in diesem Bereich mit einer Verbesserung in der Betriebsabwicklung zu rechnen.

-6

-6-

Zu 5) - Tarifgestaltung:

Es ist richtig, daß Fahrausweise zum gewöhnlichen Fahrpreis (S 8,-) in Schnellbahnzügen nicht benutzt werden dürfen. Dies hat jedoch auf den Berufsverkehr keinerlei nachteilige Auswirkungen, da Berufsfahrer grundsätzlich weder Fahrkarten zu S 8,- noch Schnellbahnkarten zu S 4,-, sondern Zeitkarten lösen, weil diese billiger sind. Da in Liesing, wie auch in den übrigen Bahnhöfen des Schnellbahnbereiches Schnellbahnkarten zum Preise von nur S 4,- ausgegeben werden, besteht aber auch keine Veranlassung, daß von anderen Reisenden Fahrkarten zu S 8,- gelöst werden. Diese Schnellbahnfahrausweise berechtigen im Bereich Liesing - Wien/Südbahnhof nach freier Wahl sowohl zur Fahrt mit Schnellbahnzügen, als auch zur Fahrt mit den übrigen Personenzügen. Wie die Kritik erkennen läßt, ist diese Abfertigungsmöglichkeit in der Öffentlichkeit noch zu wenig bekannt. Die Österreichischen Bundesbahnen werden deshalb für eine verstärkte Information des reisenden Publikums sorgen. Bei einer Änderung der Tarifgestaltung im Sinne der in der Anfrage enthaltenen Anregung, Einzelfahrkarten auch für die Fahrt mit Schnellbahnzügen in Geltung zu setzen, müßten konsequenterweise in Schnellbahnzügen auch die durchgerechneten Südbahn-Zeitkarten anerkannt werden. Dies wäre im Effekt eine Tarifermäßigung zu Gunsten der Schnellbahn-Berufsfahrer, weil die direkte Abfertigung zum Zeitkartentarif der Südbahn (z.B. mit einer Monatsstreckenkarte von Wr. Neustadt nach Wien Südbahnhof zu S 300,-) erheblich billiger käme, als die derzeitige Abfertigung zum Zeitkartentarif der Südbahn bis zur Tarifgrenze und von da ab zum Zeitkartentarif der Schnellbahn (z.B. mit einer Monatsstreckenkarte von Wr. Neustadt bis Liesing zu S 255,- und einer Schnellbahn-Monatskarte von Liesing bis Wien Südbahnhof Hst. zu S 120,-, sohin zu einem Fahrpreis von S 375,-). Nach den bereits angestellten Berechnungen ergäben sich aus einer solchen

-7-

- 7 -

Änderung für die Österreichischen Bundesbahnen bloß für den Südbahnbereich Mindereinnahmen von 1,3 Mio S jährlich. Da aber eine solche Ermäßigung aus Gleichheitsgründen nicht auf den Südbahnbereich beschränkt werden könnte, sondern auch den Berufsfahrern des nördlichen und nordwestlichen Einzugsbereiches von Wien eingeräumt werden müßte, wäre im Ergebnis mit Mindereinnahmen von rund 5,4 Mio S pro Jahr zu rechnen.

Dessen ungeachtet werden aber bereits von den Österreichischen Bundesbahnen Untersuchungen darüber ange stellt, ob und inwieweit im Nahverkehrsbereich größerer Städte, insbesondere von Wien – etwa analog dem Hamburger Verkehrsverbund – Einheitsfahrpreise eingeführt werden können.

#### Zu 6) - Vorverkaufskarten:

Da die Berufsfahrer – wie bereits ausgeführt – Zeitkarten und nicht Einzelfahrausweise benützen, ist die derzeitige Regelung des Kartenvorverkaufes ebenfalls kein Problem des Berufsverkehrs, sondern betrifft nur den Individualverkehr. Die ÖBB sind bemüht, den Reisenden beim Kartenvorverkauf weitestmöglich entgegenzukommen und geben daher in den Bahnhöfen der Schnellbahn Schnellbahnhaftrausweise ohne Datum aus. Dies kommt einem unbeschränkten Vorverkauf gleich. Eine Ausgabe von Straßenbahnscheinen zum verbilligten Vorverkaufspreis von S 5,- durch die Kassen der ÖBB ist derzeit nicht vorgesehen, weil die ÖBB auf Grund des Tarifes der Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe, auf dem ein entsprechendes Übereinkommen mit den Österreichischen Bundesbahnen aufbaut, nur Tages- und Kinderfahrscheine zum Normalfahrpreis ausgeben dürfen.

-8-

Eine Abänderung des Tarifes der Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe bzw. des erwähnten Übereinkommens mit den Österreichischen Bundesbahnen dahingehend, daß die verbilligten Straßenbahn-Vorverkaufsscheine auch bei den ÖBB-Kassen ausgegeben werden, erscheint nicht erstrebenswert, weil die Abwicklung des Straßenbahnkartenvorverkaufes bei den Schnellbahnkassen der ÖBB nur auf Kosten der flüssigen und reibungslosen Abfertigung des Schnellbahn-Massenverkehrs möglich ist. Aus dem gleichen Grunde findet auch bei den Stadtbahnschaltern kein Kartenvorverkauf statt. Bei der Abwägung der zu erwartenden Vor- und Nachteile erscheint eine Änderung der Tarifbestimmungen nicht zweckmäßig.

Zu 6)a - Abgang Südtiroler Platz:

Ein Abgang vom Südbahnhof in Richtung Südtiroler Platz könnte nur unter einem enormen Kostenaufwand hergestellt werden, weil umfangreiche Kunstdächer ausgeführt werden müßten: Die Steigenabgänge müßten wegen des großen Höhenunterschiedes zwischen dem Straßenniveau und dem Bahnsteig durch einen breiten Absatz geteilt werden. Zusätzlich wären gegenläufige Rolltreppen notwendig. Durch diese Anlagen ergäbe sich eine starke Verminderung der Breite der Bahnsteige. Dies hätte eine Behinderung für den Gepäck- und Postkarrenverkehr zur Folge. Es müßte weiters eine Halle oder ein breiter Tunnel als Ausgangsbasis für die Stiegen gebaut werden. Dieses Bauwerk käme etwa in einer Entfernung von 200 m zu den Straßenbahnhaltestellen am Südtiroler Platz zu liegen. Diese Haltestellen wären jedoch nicht direkt erreichbar, da sie auf einer Verkehrsinsel liegen und nur aus der Verteilerhalle unter dem Südtiroler Platz zugänglich sind. Es müßte somit auch noch dieser Höhenunterschied überwunden werden.

-9-

-9-

Derartige Anlageverhältnisse sind für den Umsteigeverkehr äußerst umständlich. Eine solche Anlage wäre außerdem nicht für die Mehrzahl der Bahnbenutzer, sondern nur für einen geringen Teil von Interesse. Aus diesen Gründen ist die Schaffung eines Abganges zum Südtiroler Platz nicht vertretbar.

Im übrigen wurde das gegenständliche Problem schon beim Neubau des Südbahnhofes gründlich geprüft und es wurde nach Abwägung der Vor- und Nachteile bereits damals die Vereinigung von Schnellbahn-, Straßenbahn- und Autobuslinien im näheren Bereich des Bahnhofsgebäudes als zweckmäßigste Lösung erachtet, damit alle Reisenden die innerstädtischen Verkehrsmittel auf möglichst kurzen Wegen erreichen können.

\*

Mit dem Eingehen auf alle in der Einleitung zur Anfrage angeführten Beschwerdepunkte erscheinen somit die Anfragepunkte beantwortet.

Wien 1973 04 02

Der Bundesminister:

Ullmann