



II- 4874 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIII. Gesetzgebungsperiode

**REPUBLIK ÖSTERREICH**

Der Bundesminister für Verkehr  
Pr. Zl. 5.901/13-Präs. 1/1-1975

2275 / A.B.  
zu 2389 / J.  
Präs. am 14. AUG. 1975

**ANFRAGEBEANTWORTUNG**

betreffend die schriftliche Anfrage der Abgeordneten Kostelecky und Genossen, Nr. 2389/J-NR/1975 vom 1975 07 04: "Verbesserung des Nahverkehrs in Ballungsräumen".

Zur obigen Anfrage erlaube ich mir, folgendes mitzuteilen:

Um eine Verbesserung des Nahverkehrs in den Ballungsräumen zu erreichen, sind die gemeinsamen Bestrebungen der Verkehrsträger und des Verkehrsressorts vor allem darauf abgestellt, den Schienenverkehr in den Nahverkehrszentren möglichst attraktiv zu gestalten.

Der Ausbau der Wiener Schnellbahn durch die Errichtung der Haltestellen Brünnerstraße, Matzleinsdorferplatz und Rennweg sowie die 60%ige Erhöhung der Zahl der Triebwagengarnituren sind ein Teil dieser Bemühungen. Der erstmals im Budget 1975 vorgenommene Einsatz zweckgebundener Budgetmittel für den Nahverkehr in Höhe von 500 Mio S für Streckeninvestitionen und die Anschaffung von Schnellbahngarnituren der ÖBB ist ein weiterer bedeutsamer Schritt zur Erreichung dieses Ziels.

Diesem Ziel dient aber auch das Bemühen um die Bildung von Verkehrsverbünden, in denen die Tätigkeit mehrerer Verkehrsträger optimal aufeinander abgestimmt werden soll.

Für den Ballungsraum Wien, Niederösterreich und Burgenland wurde über Bundesinitiative von den am Verkehr in diesem Raum interessierten Gebietskörperschaften eine Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft gegründet, die im November 1974 ihre Tätigkeit aufgenommen und bisher folgende Vorbereitungsarbeiten geleistet hat:

- Eine Abgrenzung des Verkehrsverbund-Planungsraumes wurde vorgenommen
- die Grundzüge für einen Flächenzonentarif, die die Grundlage eines späteren Verbundtarifes bilden sollen, wurden ausgearbeitet
- an einem Tarifsimulationsverfahren, welches in Kürze detailliert Aufschluß darüber geben soll, welche Auswirkungen (insbesondere hinsichtlich der Investitions- und Folgekosten) die entworfenen Netz- und Tarifmodelle bringen werden, wird gearbeitet.

Die für den Verbundraum in Ausarbeitung befindlichen Lösungsvorschläge können auch für weitere Verbundverkehre in anderen Ballungszentren wertvolle Orientierungshilfen bieten.

Zur attraktiveren Gestaltung der Verkehrsverhältnisse im Ballungsraum Wien wurden bereits folgende Vorleistungen erbracht:

- Auf einer Reihe im Verbundraum gelegener ÖBB-Strecken wurde der Taktfahrplan eingeführt
- im Bereich der Wiener Stadtwerke/Verkehrsbetriebe und der Wiener Schnellbahn wurden gemeinsame Netzkarten eingeführt
- im westlichen Wienerwald werden die Kraftfahrlinien der ÖBB und der Post bereits seit 1. Juni d.J. in Betriebs- und Tarifgemeinschaft geführt.

---

Auf legistischem Gebiet hat das Bundesministerium für Verkehr einen umfangreichen Entwurf für eine 5. Novelle zur Straßenverkehrsordnung ausgearbeitet, in der zur Erleichterung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere des Autobus-Stadtverkehrs folgende Regelungen vorgesehen sind:

- Den Fahrzeugen des Kraftfahrliniенverkehrs soll im Ortsgebiet das ungehinderte Abfahren von den Haltestellen ermöglicht werden
- durch die Einführung eigener Straßenverkehrszeichen sollen Straßen ausschließlich dem Kraftfahrliniенverkehr vorbehalten und Fahrstreifen für Omnibusse bzw. für Taxis freigehalten werden können.

Über diese Regierungsvorlage konnte leider in der abgelaufenen Legislaturperiode kein Gesetzesbeschuß gefaßt werden; es ist jedoch beabsichtigt, diese wichtige Materie in der nächsten Gesetzgebungsperiode vorrangig wieder der parlamentarischen Verhandlung zuzuführen.

Die Österreichischen Bundesbahnen haben mit Beginn des Sommerfahrplanabschnittes den Nahverkehr in den Ballungsräumen wesentlich verbessert.

Mit Einführung von Taktfahrplänen im Nahbereich von Wien konnte das Verkehrsangebot im Sinne der Planungen für den künftigen Verkehrsverbund neu orientiert werden. Solche Taktfahrpläne wurden in folgenden Streckenabschnitten eingeführt:

- Wien Westbahnhof - Rekawinkel
- Wien Franz-Josefsbahnhof - Tulln Stadt
- Wien Südbahnhof - Stadlau
- Wien Südbahnhof - Erzherzog Karl-Straße
- Wien Nord - Wolfsthal
- Wien Südbahnhof - Bruck/Leitha.

Weitere Verbesserungen der Verkehrsbedienung wurden im Raume St. Pölten - Krems durch die Führung von zwei Eilzügen und eines Personenzuges von Krems nach St. Pölten sowie von drei Eilzügen von St. Pölten nach Krems geschaffen.

Auch im Bereich der Wr. Schnellbahn wird seit Jänner dieses Jahres mit der Einführung der 40-Stundenwoche der Verkehr in

kürzeren Intervallen geführt, wobei unter anderem die Laufstrecke von drei bis dahin nur bis und ab Leobersdorf verkehrenden Schnellbahnzugpaaren bis und ab Wr. Neustadt verlängert wurde.

Mit der Aufnahme des elektrischen Betriebes auf den Strecken Meidling - Wampersdorf - Wr. Neustadt bzw. Kledering - Gramatneusiedl - Wampersdorf sowie Linz - Summerau wurden die Grundlagen für weitere Verbesserungen im Nahverkehr geschaffen.

Die Schnellbahnstrecke zwischen Gänserndorf bzw. Floridsdorf und Meidling wurde von 13 und die Südbahnstrecke zwischen Meidling und Wiener Neustadt von 16 Güterzügen, die nun über die neuelektrifizierten Strecken geführt werden, entlastet. Damit konnte die Kapazität der Schnellbahn- und Südbahnstrecke in diesen Abschnitten für den Reiseverkehr erhöht und die Pünktlichkeit der Züge gefördert werden.

Die Realisierung verschiedener Um- und Neubauten von Bahnhöfen (Linz-Wegscheid, Hallein, Leoben, Frastanz) und Gleiszulegungen (Innsbruck - Telfs, Feldkirch - Rankweil, Klagenfurt - Krumpendorf) stellen bereits Vorleistungen für einen künftigen Ballungsraumverkehr dar.

Auch der Kraftwagendienst der Österreichischen Bundesbahnen hat mit Inkrafttreten der Fahrplänerperiode 1975/76 mit der Einführung von attraktiven Schnellverbindungen den Zubringerverkehr aus dem Raum Wien-Umland in den innerstädtischen Verkehr der Bundesstadt flüssig eingebunden. So wird ab 1. Juni 1975 mit 15 neuen Schnellkursen von Neusiedl am See und von Mattersburg nach Wien eine Fahrzeitverkürzung von je 30 Minuten erzielt.

Gleichfalls ab 1. Juni 1975 konnte im südwestlichen Wienerwald durch die Einrichtung eines Gemeinschaftsverkehrs zwischen dem Kraftwagendienst der ÖBB und dem Postautodienst das tägliche

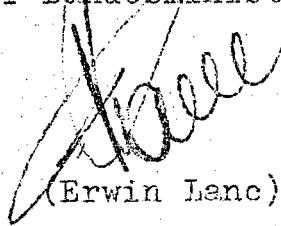
Verkehrsangebot von bisher 81 auf 110 Kurspaare erweitert werden. Dabei wurde die Streckenführung der Postautolinien nach Liesing ausgerichtet und dieses Gebiet direkt an das Schnellbahnnetz angebunden. Durch die gleichzeitige Verlängerung der Kahrfahtlinie Wien/Hütteldorf - Wolfsgraben bis nach Breitenfurt wurde auch der Anschluß an den Nahverkehr der Westbahn hergestellt.

Zur Verbesserung des Postautodienstes insbesondere in den Nahverkehrsbereichen werden im Rahmen eines mehrjährigen Beschaffungsprogrammes jährlich 125 neue Omnibusse angekauft, durch deren Einsatz nicht nur kürzere Fahrzeiten erzielt werden können, sondern auch ein besserer Fahrkomfort geboten wird. Alte, den Anforderungen eines modernen Nahverkehrs nicht mehr entsprechende Fahrzeuge werden schrittweise ausgetauscht. Die Ausstattung der Omnibusse mit Fahrschein-Druckern trägt zur weiteren Kürzung der Aufenthalte bei; die versuchsweise Einführung von Sichtkarten, welche nicht mehr markiert werden müssen, lassen zusätzliche Fahrzeitverkürzung erwarten.

-----

Mit den Bundesländern werden über die gemeinsame Finanzierung künftiger Nahverkehrsvorhaben laufend Gespräche geführt; konkrete Verhandlungen sind derzeit mit Salzburg, Steiermark und Tirol im Gange.

Wien, 1975.08.01  
Der Bundesminister:



Erwin Lanz)