



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

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. 18080/5-4-95

XIX. GP.-NR
842/AB
1995 -05- 2 4

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

zu

836 13

Rosenstingl und Kollegen vom 23. März 1995, Zl. 836/J-NR/1995

"geplante Isolation Vorarlbergs durch ÖBB-Zugeinstellungen"

Zu Ihren Fragen darf ich grundsätzlich feststellen, daß die Angebotsplanung des rollenden Betriebes seit dem BBG 1992 ausschließlich Angelegenheit der Organe des Absatzbereiches der ÖBB ist. Ich habe daher Ihre Fragen an die ÖBB weitergeleitet. Den Inhalt der Stellungnahme darf ich Ihnen in der Beilage zur Kenntnis bringen.

Was die Planung der Österreichischen Bundesbahnen für den Fernverkehrsfahrplan 1996 anlangt, wurde ich über die Absicht der Unternehmensleitung informiert, daß Tagesrandverbindungen wegen nicht ausreichender Frequenzen entfallen gelassen werden.

Bezüglich der Tagesrandverbindungen nach Vorarlberg haben die ÖBB dem Land Vorarlberg ein Offert zur Kostenbeteiligung unterbreitet, falls seitens des Landes Interesse an der Führung von Tagesrandverbindungen besteht.

Die Gespräche zwischen den ÖBB und dem Land Vorarlberg sind nach mir vorliegenden Informationen noch im Laufen, um Konsens und Zahlungswillen seitens des Landes Vorarlberg mit den wirtschaftlichen Notwendigkeiten der ÖBB bestmöglich in Einklang zu bringen.

In Bezug auf Ihre Frage 10

"Werden Sie diese dramatische Verschlechterung des Zugsangebotes für Vorarlberg durch eine verkehrspolitische Weisung an die ÖBB verhindern?"

habe ich selbst am 18.4.1995 in dieser Angelegenheit ein vermittelndes Gespräch mit Herrn

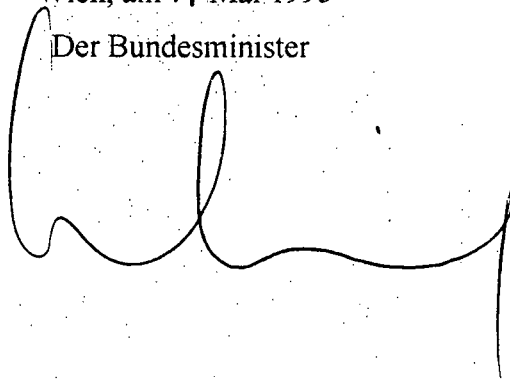
- 2 -

Landesrat Rein und Generaldirektor Draxler geführt, wobei eine Lösung in Aussicht gestellt wurde.

Beilage

Wien, am 19. Mai 1995

Der Bundesminister

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke ending in a vertical line.

Stellungnahme der ÖBB zur Anfrage Nr. 836/J

Zu den Fragen 1 und 6:

"Ist Ihnen bekannt, daß die ÖBB planen, die Tagesrandverbindungen nach Vorarlberg einzustellen, sodaß der erste Zug Richtung Wien erst um 6.43 Uhr, der letzte aber bereits um 14.40 Uhr abfahren würde, während in der umgekehrten Richtung der letzte Zug Wien um 15.20 verlassen würde?"

Halten Sie es aus verkehrspolitischer Sicht für tragbar, daß mit Vorarlberg ein ganzes Bundesland seine Bahnverbindung in die Bundeshauptstadt praktisch verliert?"

Die ÖBB haben eine Planung für den Fernverkehrsfahrplan 1996 erstellt. Diese Konzeption sieht - um den gesetzlichen Auftrag der kaufmännischen Gestion zu entsprechen - den Entfall heutiger Tagesrandverbindungen wegen nicht ausreichender Frequenzen vor.

Gleichzeitig wurde dem Land Vorarlberg ein Offert zur Kostenbeteiligung unterbreitet, falls seitens des Landes auch weiterhin Interesse an der Führung von Tagesrandverbindungen besteht.

Zu Frage 2:

"Ist Ihnen bewußt, daß für Vorarlberger in Wien gerade noch eine Stunde Aufenthaltszeit verbleibt, wenn sie mit dem ersten Zug, der von Vorarlberg nach Wien fährt, anreisen und mit dem letzten Zug, der von Wien nach Vorarlberg fährt, zurückreisen, wenn sie mit der Bahn ohne Nachtreise fahren wollen?"

Zu ggstl. Problematik ist grundsätzlich zu bemerken, daß - außerhalb jener wenigen europäischen Netze mit Hochgeschwindigkeitsverkehrsangeboten - die zweimalige Tagesfahrt über Distanzen von mehr als 700 km (mit dazwischen liegender Besprechung) nicht als Regelfall gesehen werden kann.

Die ÖBB offerieren derzeit mit der Nachtverbindung EN 246/247 "West-Kurier", Wien - Linz - Salzburg - Zell am See - Innsbruck - Feldkirch - Bregenz und zurück, sowohl für West- als auch Ostösterreich eine ideale Morgenankunft (noch vor der ersten Flugankunftsmöglichkeit) in einem Stadtzentrum für Geschäfts- und Privatreisende. Gekoppelt mit diesem Angebot bietet sich jeweils als Rückfahrmöglichkeit eine günstige Nachmittagsverbindung an, die zu dem den Vorteil einer Zielortankunft zu vertretbaren Zeiten hat.

- 2 -

Zu Frage 3:

"Halten Sie es für sinnvoll und vertretbar, daß gleichzeitig auch noch die wichtige Nachtverbindung "Wiener Walzer" zugunsten des "Hotelzuges" aufgegeben wird und damit für Normalreisende wegfällt bzw. zumindest wesentlich teurer wird?"

Die als wichtig bezeichnete Nachtverbindung EN 466/467 "Wiener Walzer" (Budapest - Wien - Feldkirch - Zürich/Basel und zurück) ist mit einer Ankunft in Feldkirch (von Wien) um 4.48 Uhr bzw. einer Abfahrt in Feldkirch (nach Wien) um 0.28 Uhr im Vergleich zur wirklichen Vorarlberg-Wien-Verbindung EN 246/247 "West-Kurier" (Ankunft in Feldkirch von Wien um 7.17 Uhr, Abfahrt in Feldkirch nach Wien um 22.11 Uhr mit direkter Bedienung von Bregenz und Dornbirn) schon heute nur in Einzelfällen im nationalen Verkehr über die Langstrecke nachgefragt. Deshalb ist es offensichtlich auch aus der Sicht der privaten Betreiberfirma des Hotelzuges richtig und sinnvoll die internationale Bedeutung des Hotelzuges zu betonen.

Die Preise des Hotelzuges liegen für die Hauptnachfragerrelationen des heutigen EN 466/467 "Wiener Walzer" übrigens unter und nicht über den heutigen Preisen im direkten Vergleich der jeweiligen Qualitätsstufe.

Zu Frage 4:

"Welche konkreten Einsparungen erhoffen sich die ÖBB durch die Auflassung dieser Zugverbindungen?"

Durch die Einsparung an Zugleistungen gemäß dem derzeitigen Fahrplankonzept für den Fernverkehr 1996/97 erwarten sich die ÖBB Kostenreduktionen von rd. 30 Mio S (alleine auf den Bereich der in Vorarlberg eingesparten Zugkilometer).

Zu Frage 5:

"Wieviele Fahrgäste benützten die nun aufzulassenden Züge in den letzten Jahren; ist es richtig, daß diese zeitweise, insbesondere an Wochenenden, zumindest streckenweise voll ausgelastet waren?"

Da die zitierten Tagesrandverbindungen tatsächlich in Teilstrecken nachgefragt sind, haben die ÖBB auch die Führung in den gut nachgefragten Abschnitten eingeplant (z.B. Wien - Linz - Salzburg - Innsbruck - Landeck).

- 3 -

Die diesbezüglichen Frequenzen (Reisende durchschnittlich pro Tag; im Sommer mit höheren Werten als im Winter) stellen sich wie folgt dar:

	IC 561 "Silvretta"	SC 969 "Wiener Symphoniker"	SC 968 "Wiener Symphoniker"
	Bregenz ab 4.10 Uhr Wien an 12.25 Uhr	Bregenz ab 17.18 Uhr Wien an 0.58 Uhr	Wien ab 17.00 Uhr Bregenz an 0.23 Uhr
Bregenz - Dornbirn	25	73	34
Dornbirn - Feldkirch	42	82 *)	43
Feldkirch - Arlberg	62	86 *)	47
maximale Kapazitäts- auslastung in Vor- arlberg	8 %	35 %	15 %
<u>Vergleich:</u> höchste sonstige Abschnitts- frequenz in Österreich	347	82	241

*) Mit insgesamt 77 Aussteigern in Vorarlberg bei SC 969 zeigt sich die (keineswegs einen Zug nach Wien rechtfertigende) hohe Nutzungsquote für regionale Verkehrsbedürfnisse, die optimalerweise mit Regional-/Eilzügen zu bedienen ist.

Zu Frage 7:

"Halten Sie es für sinnvoll bzw. überhaupt für möglich, diesen gesamten Verkehr auf das Flugzeug zu verlagern?"

Da seitens der TU Wien (Prof. Schönböck) aus der Fahrplan-Neukonzeption keine nennenswerten Verlagerungen auf wissenschaftlicher Grundlage analysiert wurden, stellt sich diese Frage nicht.

Zu Frage 8:

"Halten Sie die sich aus dieser schlechteren Erreichbarkeit ergebenden Standortnachteile für Vorarlberg für vertretbar?"

Diesbezügliche Standortnachteile sind nicht existent.

- 4 -

Zu Frage 9:

"Welche Maßnahmen werden Sie setzen, um diese massiven Nachteile, die Vorarlberg hier in verkehrspolitischer Hinsicht drohen, zu verhindern?"

Gespräche ÖBB - Land Vorarlberg sind im Laufen, um Konsens und Zahlungswillen seitens des Landes Vorarlberg mit den wirtschaftlichen Notwendigkeiten der ÖBB bestmöglich in Einklang zu bringen.