



**II-6091 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode**

REPUBLIC ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

Pr.Zl. 5905/43-4-88

2766 IAB

1988 -12- 12

zu 2814 IJ

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 713 75 07
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 73 78 76
DVR: 009 02 04

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Dr. Feurstein und Genossen vom 20. Oktober
1988, Nr. 2814/J-NR/88, "Ausstattung des
Wiener Walzers"

Ganz grundsätzlich darf ich anmerken, daß zwischen Vorarlberg und Wien insgesamt drei Nachtverbindungen verkehren und zwar der D 249 "Alpenrhein" (Sargans - Feldkirch - Wien), der D 547 "West-Kurier" (Lindau - Bregenz - Wien) und der Ex 467 "Wiener Walzer" (Basel - Feldkirch - Wien).

Als Ergänzung bzw. Entlastung dieser Verbindungen steht für Reisende aus Westösterreich in die Bundeshauptstadt seit 29. Mai 1988 mit dem Ex 181 "Symphoniker" eine ausgezeichnete Frühverbindung zur Verfügung. Diese Zugsverbindung ist die erste in Österreich, die mit einer Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h geführt wird. Sie weist daher eine äußerst günstige Fahrzeit (knapp über 7 Stunden) auf.

Die beim "Wiener Walzer" von den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) gestellten Wagen sind zwar nicht jüngsten Baudatums, sie entsprechen jedoch den für den internationalen Verkehr festgesetzten Normen. Die österreichischen Bundesbahnen haben mir daher mitgeteilt, daß sie keine Möglichkeit sehen, bei den SBB die Zurverfügungstellung eines besseren Wagenmaterials zu erzwingen.

Unabhängig davon sind aber sowohl die ÖBB und die SBB bemüht, den Komfort ihres Wagenmaterials laufend zu verbessern. Die SBB haben für den Fahrplan 1989/90 - das heißt ab 28. Mai 1989 - den Einsatz von modernen, klimatisierten Schlafwagen beim "Wiener Walzer" in Aussicht gestellt.

- 2 -

Was die Pünktlichkeit des Ex 467 "Wiener Walzer" anlangt, so ist zu sagen, daß die durchschnittliche Ankunftsverspätung in Feldkirch durch entsprechende Maßnahmen von den SBB bereits abgesenkt werden konnte. Ungeachtet dessen werden die ÖBB jedoch auf eine noch pünktlichere Grenzübergabe des Zuges drängen.

Auch hinsichtlich der von Ihnen angesprochenen Überfüllung der Züge haben die ÖBB bei der Europäischen Fahrplankonferenz im September 1988 die SBB ersucht, der beantragten Führung von Zusatzwagen zuzustimmen und bei Bedarf auch Doppelführungen in Betracht zu ziehen. Die SBB haben eine Überprüfung der Besetzung des "Wiener Walzer" zugesagt und auch ihre Bereitschaft erklärt, ein ausreichendes Platzangebot zur Verfügung zu stellen.

Darüberhinaus werden die ÖBB ab Fahrplan 1989/90 eine neue Nachtschnellzugsverbindung Graz - Feldkirch - Graz einrichten, die den "Wiener Walzer" entlasten wird. Ab dem Fahrplanjahr 1990/91 werden dann die SBB diese Verbindung bis bzw. ab Zürich führen, sodaß die Beigabe der Grazer Kurswagengruppe beim "Wiener Walzer" gänzlich entfällt.

Es ist allerdings derzeit aus betrieblichen Gründen nicht möglich, dem "Wiener Walzer" ständig einen dritten Schlafwagen beizugeben. Ich darf jedoch darauf hinweisen, daß den Reisenden aus Westösterreich mit dem "West-Kurier" eine günstige Reisemöglichkeit mit ausreichenden Kapazitätsreserven zur Verfügung steht, die sukzessive weiter attraktiviert wird. So wird der "West-Kurier" in der Relation Lindau - Wien ab dem Fahrplanjahr 1989/90 um 28 Minuten beschleunigt. Für den Fahrplan 1990/91 ist eine weitere Verkürzung der Reisezeit um insgesamt 40 Minuten geplant. In der Relation Wien - Bregenz - Lindau wird der "West-Kurier" um 48 Minuten rascher geführt.

Derzeit stehen jedoch beim "West-Kurier" nur Schlafwagen mit Tourist 2 und Spezialabteil zur Verfügung.

- 3 -

Zu Ihren Fragen darf ich nun im einzelnen folgendes ausführen:

Zu den Fragen 1 bis 3:

"Welche Verhandlungen wurden zwischen den Österreichischen Bundesbahnen und den SBB zur Verbesserung der Ausstattung des "Wiener Walzers" bisher geführt?"

"Aus welchen Gründen entspricht die Ausstattung des "Wiener Walzers" einem Standard, der bereits vor 15 Jahren erreicht wurde?"

"Welche Maßnahmen werden Sie aufgrund dieser Anfrage einleiten, um die Ausstattung des "Wiener Walzers" zu verbessern?"

Die ÖBB haben in den letzten Jahren mehrere Anträge auf Verwendung modernen Wagenmaterials durch die SBB gestellt. Zuletzt wurde im September 1988 von Generaldirektor Übleis beim SBB-Generaldirektor bezüglich des Ersatzes der derzeit in Verwendung stehenden Schlafwagen interveniert und eine entsprechende Zusage auf Einsatz klimatisierter Schlafwagen ab dem Fahrplan 1989/90 erreicht.

Da die SBB bei den Liegewagen derzeit über keine neuen Wagen verfügen und auch nur Großraumwagen ohne Liegesitze am Reisezugwagensektor bauen, ist kurzfristig keine weitergehende Verbesserung abzusehen.

Im Zuge der am 21. Oktober 1988 in Zürich mit den SBB und den Deutschen Bundesbahn (DB) vereinbarten Realisierung des neuen Nachtkonzeptes (mit Hotelwagen, Kabinenwagen, Servicewagen und Coachwagen) wird für 1992 die Relation Wien - Zürich als vordringliches Pilotprojekt eingestuft.

- 4 -

Zu den Fragen 4 und 5:

"Zu welchem Zeitpunkt ist eine Verkürzung der Fahrzeit des "West-Kuriers" auf der Strecke Bregenz-Wien möglich?"

"Aus welchen Gründen wird der "West-Kurier" nicht als moderner "IC-Zug" geführt?"

Wie ich bereits in der Einleitung ausführlich dargelegt habe, wird der "West-Kurier" ab Fahrplan 1989/90 um 28 Minuten beschleunigt. Für den Fahrplan 1990/91 ist eine weitere Verkürzung der Reisezeit um 40 Minuten in Aussicht genommen. Entsprechend dem Marketingkonzept der Österreichischen Bundesbahnen ist beabsichtigt, den "West-Kurier" ab 1990 nach modernsten Kriterien (neue Fahrplankonzeption, Wegfall verschiedener Verkehrsaufgaben, besseres Wagenmaterial, weitere Fahrzeitbeschleunigung etc.) zu führen.

Die Bezeichnung InterCity ist jedoch nicht vorgesehen, da es sich um ein Nachtangebot handelt.

Wien, am 30. November 1988

Der Bundesminister

