



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

II-12293 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 73 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5905/53-4-90

5764 IAB

1990 -08- 24

zu 5823 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Ermacora und Kollegen vom 28. Juni 1990,
Zl. 5823/J-NR/1990 "Verbesserung der Bahnver-
bindungen im Westen Österreichs"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Welche Tagesverbindungen tour/retour gibt es derzeit
zwischen

- a) Innsbruck und Bozen
- b) Innsbruck und Lienz und
- c) Lienz und Bozen?"

Derzeit bestehen folgende Reisemöglichkeiten:

a) Innsbruck - Bozen

- 8 Direktverbindungen (mit Schnellzügen)
- 3 Umsteigverbindungen (mit Regional- und Schnellzügen)

Bozen - Innsbruck

- 9 Direktverbindungen (mit Schnellzügen)
- 1 Umsteigverbindung (mit Regional- und Schnellzug)

- 2 -

b) Innsbruck - Lienz - Innsbruck

- je 4 Direktverbindungen (mit Regional- und Schnellzügen)
- 1 Umsteigverbindung Innsbruck - Lienz (mit Regionalzügen)
- 3 Umsteigverbindungen Lienz - Innsbruck (mit Regionalzügen)

c) Lienz - Bozen - Lienz

- 6 Umsteigverbindungen Lienz - Bozen (mit Regionalzügen)
- 7 Umsteigverbindungen Bozen - Lienz (mit Regionalzügen).

Zu den Fragen 2. 3. 4. 5. 6 und 7:

"Was wurde bisher unternommen, um auf diesen Strecken einen Intercityverkehr in zeitlich nicht zu weit auseinanderliegenden Taktintervallen einzurichten?

Werden Sie veranlassen, daß die Einrichtung eines derartigen Intercityverkehrs in den genannten Relationen in das Konzept der "Neuen Bahn" aufgenommen wird?

Wenn nein, warum nicht?

Welche Schwierigkeiten standen bisher der Einrichtung solcher Intercity-Verbindungen in den genannten Relationen entgegen?

Was werden Sie als Bundesminister für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr unternehmen, um diese Schwierigkeiten zu überwinden?

Bis wann ist mit der Aufnahme entsprechender Intercity-Verbindungen in den genannten Relationen im Taktverkehr zu rechnen?"

- 3 -

Im Rahmen des Konzeptes "Neue Bahn" entwickeln die ÖBB derzeit ein vollkommen neues, computerunterstütztes Fahrplanmodell "Neuer Austrotakt NAT 91", mit dem ab 2. Juni 1991 österreichweit wesentliche Angebotsverbesserungen (Verdichtung des Zugangebotes, Verkürzung der Umsteigezeiten) realisiert werden.

Selbstverständlich erfolgt die Konzeption des NAT 91 in Abstimmung auf die Erfordernisse des internationalen Reiseverkehrs.

Ab 2. Juni 1991 wird in der internationalen Relation Innsbruck - Bozen ein hochqualifizierter Reiseverkehr - annähernd im 2-Stundentakt - mit EuroCity-, Expres- und Schnellzügen angeboten. Damit wird eine maßgebliche Verbesserung des Verkehrsangebotes zwischen den Ballungsräumen Innsbruck und Bozen erzielt.

In den Relationen Innsbruck - Lienz sowie Lienz - Bozen ist jedoch aufgrund der zu erwartenden, nicht ausreichenden Nachfrage die Einrichtung von Taktverkehren derzeit wirtschaftlich nicht vertretbar.

Naturgemäß muß bei den Planungen des internationalen Zugverkehrs auf die Anforderungen der jeweils beteiligten Bahnverwaltungen (im konkreten Fall der Italienischen Staatsbahnen) eingegangen werden. Daraus ergibt sich, daß die ÖBB in diesem Bereich nur eine begrenzte Einflußmöglichkeit ausüben können.

Die ÖBB sind - aufgrund der Vorgabe des Bundesbahngesetzes - zu einer Geschäftsführung nach kaufmännischen Grundsätzen im Personenfernverkehr verpflichtet; bei der Erstellung des Fahrplanangebotes muß diesen zwingenden gesetzlichen Bestimmungen entsprochen werden.

- 4 -

Zu Frage 8:

"Ist es für das Bundesministerium für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr bzw. für die Österreichischen Bundesbahnen vorstellbar, auch Trient in ein derartiges Verkehrskonzept einzubeziehen?"

Die Angebotskonzeption für die Region Trient wird in die mittelfristigen Planungen der Bahnverwaltungen Italiens und Österreichs innerhalb der Brenner-Achsengruppe einbezogen und Grundlage für die konkrete Erstellung des künftigen Fahrplanangebotes sein.

Wien, am 21. August 1990

Der Bundesminister

