



II-3097 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

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

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. 5905/57-4-91

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
Abg. Kiss und Kollegen vom 19. Juni 1991,
Nr. 1317/J-NR/1991, "Bahnverbindungen
auf der Strecke von Wien-Südbahnhof über
Ebenfurth in das Burgenland aufgrund des
neuen Taktfahrplanes"

1293 IAB

1991-08-12

zu 1317/J

Zum Allgemeinen:

Die ÖBB haben bereits im September 1988 als Vorgriff auf den NAT 91 im Interesse des Berufsfahrerverkehrs weitreichende Fahrplanmaßnahmen für eine effizientere Anbindung des Burgenlandes an die Bundeshauptstadt durchgeführt.

Ab diesem Zeitpunkt wurden insgesamt 28 zusätzliche Züge in Verkehr gesetzt und unter anderem ein attraktiver Taktverkehr im Ein- bis Zweistundenintervall im Streckenabschnitt Eisenstadt - Neusiedl am See mit Anschlußverknüpfungen zu den Taktzügen der Strecke Neusiedl am See - Wien eingerichtet.

Dieses Verkehrsangebot mit 14 Reismöglichkeiten je Fahrtrichtung wird auch im Rahmen des "Neuen Austrotaktes NAT 91" (ab 2. Juni 1991) nahezu unverändert offeriert.

Das Fahrplanangebot für Reisende aus dem Burgenland über Wiener Neustadt nach Wien umfaßt im NAT 91 in beiden Fahrtrichtungen insgesamt 37 Verkehrsverbindungen, d.s. um 4 Verbindungen mehr als im Fahrplan 1990/91.

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

- 2 -

Zu Frage 1:

"Warum wurde bei der Erstellung des NAT 91 auf die Bedürfnisse der burgenländischen Berufspendler, die aus dem Burgenland kommend über Ebenfurth nach Wien-Südbahnhof fahren müssen, nicht stärker Rücksicht genommen?"

Durch vor Ort abgehaltene Fahrplanabsprachen, an denen zur bedarfsgerechten Gestaltung des Berufsverkehrs insbesondere auch Vertreter der Kammer für Arbeiter und Angestellte des Burgenlandes als Interessensvertretung teilnahmen, wurden im Zuge der Erstellung des NAT 91 die Wünsche der Berufspendler aus dem Burgenland berücksichtigt.

Zu den Fragen 2, 4, 5 und 6:

"Warum wird der Eilkurs E 1956 mit Ankunftszeit in Wien-Meidling 7.00 Uhr nur bis Meidling geführt, wodurch eine Weiterfahrt bis Wien-Südbahnhof nur mit Umsteigen möglich ist?"

Sind Sie bereit, die insbesondere für die Berufspendler besonders wichtigen Morgenverbindungen durchgehend bis Wien-Südbahnhof zu führen?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja zu Frage 4, bis wann wird eine entsprechende Änderung erfolgen?"

Aus betrieblichen Gründen (Gleisbelegung im Bahnhof Wien Süd sowie Streckenbelegung im Abschnitt Wien Meidling - Wien Südbahnhof) ist die Führung des E 1956 (Lackenbach ab 5.24 Uhr, Wien Meidling an 7.00 Uhr) bis Wien Südbahnhof derzeit nicht möglich.

Zu Frage 3:

"Warum gibt es später als um 18.20 Uhr keinen Anschluß mehr von Wien-Südbahnhof über Ebenfurth in das Burgenland?"

Die Betriebsführung und die Fahrplangestaltung auf der Strecke Ebenfurth - Wulkaprodersdorf - Sopron obliegen einer Privatbahn, der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn (ROeEE).

- 3 -

Über Wiener Neustadt stehen seitens der ÖBB nach 18.20 Uhr folgende weitere Abendverbindungen zur Verfügung:

Wien Südbahnhof	ab 18.55 Uhr	19.55 Uhr	21.28 Uhr
Wiener Neustadt	an 19.30 Uhr	20.30 Uhr	21.57 Uhr
	ab 19.36 Uhr	20.36 Uhr	22.07 Uhr
Loipersbach-			
Schattendorf	an 20.08 Uhr	21.08 Uhr	22.39 Uhr
Lackenbach	an 20.53 Uhr	-	-

Zu den Fragen 7, 8 und 9:

"Sind Sie bereit, mehr Eilzüge auf der Strecke von Wien-Südbahnhof über Ebenfurth in das Burgenland bzw. retour einzusetzen?"

Wenn ja, bis wann wird das erfolgen?

Wenn nein zu Frage 7, warum nicht?"

Aufgrund der bestehenden Infrastruktur (eingleisige Strecken mit fahrplantechnischen Zwängen aufgrund von Kreuzungshalten) würden zusätzliche Eilzüge über Ebenfurth einen Ausbau der Infrastruktur (Modernisierung der Sicherungsanlagen etc.) erforderlich machen.

Darüberhinaus werden Verkehrsverdichtungen in Phasen der Budgetkonsolidierung immer stärker zu einem Finanzierungsproblem, das die Stellen, die eine Verkehrsverdichtung fordern, mitlösen müssen.

Zu den Fragen 10 und 11:

"Werden Sie die ÖBB veranlassen, bei der Erstellung des kommenden Winterfahrplanes eine Mitsprachemöglichkeit der betroffenen Bevölkerung im Bereich dieser Bahnstrecke vorzusehen?"

Wenn nein, warum nicht?"

Bezüglich des Fahrplanes 1991/92 fanden Fahrplanwünsche der burgenländischen Berufspendler Berücksichtigung.

- 4 -

Für den Fahrplan 1992/93 werden die ÖBB im September/Okttober 1991 wieder Fahrplanabsprachen unter Teilnahme von Vertretern der AK, der Landesregierungen sowie auch von Verbänden und Schulen abhalten.

Dadurch ist die bestmögliche Abstimmung der Fahrpläne auf die Bedürfnisse der Bevölkerung sichergestellt.

Wien, am 9. August 1991

Der Bundesminister

