



II-4061 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. 5905/74-4-91

1693/AB
1991 -12- 04
zu 1670 13

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Kiss und Kollegen vom 3. Oktober 1991, Nr.
1670/J-NR/1991, "Regionalanliegen Nr. 45 -
Fahrplanmängel bei den ÖBB für die burgen-
ländischen Berufspendler"

Zum Motiventeil:

In der angesprochenen Anfragebeantwortung habe ich zu den
Fragepunkten 10 und 11 ausgeführt, daß bezüglich des
Fahrplanes 1991/92 Fahrplanwünsche der burgenländischen
Berufspendler bereits entsprechende Berücksichtigung fanden.

Eine Zusicherung von diesbezüglichen Fahrplankorrekturen für
den Fahrplan 1991/92 (Winterabschnitt vom 29.9.1991 -
30.5.1992) wurde im gegenständlichen Fall keineswegs gegeben.
Vielmehr wurde auf die Möglichkeit von Fahrplanabsprachen für
den Fahrplan 1992/93 hingewiesen, wobei die Fahrpläne best-
möglich auf die Bedürfnisse der Bevölkerung abgestimmt werden.

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

"Sind Sie bereit, in Zukunft bei der ÖBB-Fahrplangestaltung
darauf Rücksicht zu nehmen, daß die Führung des Eilzuges
E 1956 (Lackenbach ab 5.24 Uhr) bis Wien-Südbahnhof möglich
wird?"

Wenn nein, warum nicht?"

- 2 -

Eine Weiterführung des Eilzuges E 1956 (Lackenbach ab 5.24 Uhr, Wien Meidling an 7.00 Uhr) bis Wien Südbahnhof ist infolge der dichten Streckenbelegung im Frühverkehr sowie aus Kapazitätsgründen (beschränkte Aufnahmefähigkeit des Bf Wien Südbahnhof) nach Angaben der ÖBB derzeit nach wie vor nicht möglich.

Bemerkt werden darf, daß aufgrund einer Fahrgastbefragung für lediglich 7 % der Reisenden des Eilzuges E 1956 der Bf Wien Südbahnhof als Aussteigebahnhof von Vorteil wäre.

Diesem Personenkreis stehen im Anschluß an den um 7.00 Uhr in Wien Meidling ankommenden E 1956 insbesondere folgende Züge (mit sehr kurzen Übergangszeiten) zur Verfügung:

SB 24250	Wien Meidling	ab 7.03 Uhr
	Südbahnhof (SB)	an 7.10 Uhr
D 754	Wien Meidling	ab 7.05 Uhr
	Wien Südbahnhof	an 7.10 Uhr
SB 23256	Wien Meidling	ab 7.10 Uhr
	Wien Südbahnhof (SB)	an 7.17 Uhr

Zu Frage 3:

"Sind Sie bereit, die ÖBB anzuweisen, daß diese mit der Raab-Oedenburg-Ebenfurth-Privateisenbahn in konkrete Gespräche über eine Zugverbindung von Wien-Südbahnhof über Ebenfurth-Wulkaprodersdorf-Sopron nach 18.20 Uhr eintritt?"

Seitens der ÖBB wurden bereits konkrete Gespräche mit der Raab-Oedenburg-Ebenfurth Eisenbahn (ROeEE) über einen Anschluß an den R 2829 (Wien Südbf ab 19.20 Uhr, Ebenfurth an 20.07 Uhr) geführt.

Die ÖBB wären bereit, Fahrbetriebsmittel und Personal (Tfz-Führer, Zugbegleiter) gegen Vergütung zu stellen. Bezüglich der Kostentragung werden noch diesbezügliche Gespräche zu führen sein.

- 3 -

Zu den Fragen 4 und 5:

"Sind Sie bereit, die ÖBB anzuweisen, die Fahrplangestaltung auf der Strecke Oberwart-Friedberg-Wiener Neustadt-Wien Süd so zu gestalten, daß insbesondere im Früh- und Abendverkehr für die Berufspendler Direktverbindungen auf dieser Strecke ermöglicht werden?"

Wenn nein, warum nicht?"

Die NAT-Konzeption der ÖBB basiert aus betrieblichen sowie wirtschaftlichen Gründen grundsätzlich auf kurzen Umsteigeverbindungen.

Die Hauptverkehrsströme im gegenständlichen Bereich sind eindeutig auf der Relation Wiener Neustadt - Friedberg - Fehring bzw. umgekehrt. Diesem Umstand wurde durch eine effiziente Fahrplangestaltung im NAT 91 entsprechend Rechnung getragen. Hervorzuheben sind insbesondere die Einrichtung eines 2-Stunden-Eilzug-Taktes zwischen Wiener Neustadt und Hartberg sowie die Führung zusätzlicher Regionalzüge im 2-Stunden-Takt im Abschnitt Wiener Neustadt - Aspang (somit Verdichtung auf ein stündliches Angebot).

Die Anbindung der Strecke Friedberg - Oberwart (derzeitiges Angebot annähernder 2-Stunden-Regionalzug-Takt) erfolgt - mit Ausnahme von 4 direkten Zügen bis bzw. ab Wiener Neustadt - grundsätzlich durch Triebwagenzüge, wobei das Umsteigen in Friedberg niveaugleich durchgeführt und durch den neuen, erhöhten Bahnsteig wesentlich erleichtert wird.

Die Führung zusätzlicher durchgehender Züge von bzw. nach Oberwart wird von den ÖBB insbesondere aus wirtschaftlichen Gründen derzeit nicht realisiert.

Wien, am 3. Dezember 1991

Der Bundesminister

