



II-14593 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

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. 18.028/5-4-1994

6661 /AB

1994 -07- 26

zu 6723 /J

ANFRAGEBEANTWORTUNG
betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Rosenstingl und Kollegen vom 26. Mai 1994,
Zl. 6723/J-NR/1994 "die Zukunft der ÖBB-Nebenbahnen"

Ihre Fragen 3,4 und 5 beziehen sich ausschließlich auf den operationellen Bereich der Österreichischen Bundesbahnen, und liegen daher auch ausschließlich in der Verantwortung der Organe dieses Unternehmens. Ich habe aber diese Fragen an die Österreichischen Bundesbahnen weitergeleitet, deren Stellungnahme ich Ihnen in der Beilage gerne zur Kenntnis bringe.

Zu den übrigen Fragen darf ich wie folgt Stellung nehmen:

Zu Frage 1:

"Mit welcher sachlichen und mit welcher rechtlichen Begründung haben Sie in der Frage der Kostenüberwälzung von Nebenbahnkosten auf die Länder die Bestimmungen des ÖBB-Gesetzes (§§ 2,3), das eine solche Beteiligung bei der Infrastruktur, nicht aber beim Betrieb vorsieht, nach dem Motto 'Infrastruktur zahlt der Bund, Betrieb das Land' in der Praxis genau umgekehrt?"

Die §§ 2 und 3 des Bundesbahngesetzes 1992 ermöglichen ein Mitzahlen Dritter bei den Kosten für die Bereitstellung und den Ausbau von Eisenbahn-Infrastrukturen im besonderen regionalen Interesse. Gemäß diesen Regelungen, die auch im "alten" Bundesbahngesetz sinngemäß enthalten waren, wurden im Rahmen verschiedener Verträge auch wiederholt mit Ländern und Gemeinden Infrastrukturausbauten vereinbart. Gleichzeitig treffen diese §§ keinerlei dezidierte Regelung hinsichtlich der Betriebsführungskosten, verbieten damit also auch keineswegs eine Beteiligung Dritter - insbesondere der Länder - an den Betriebskosten. Insbesondere können unter Berücksichtigung landesplanerischer Faktoren Verträge über Verkehrsdienste von den

- 2 -

zuständigen Behörden abgeschlossen werden (EU-Verordnung 1893/91).

Zu Frage 2:

"Mit welcher sachlichen und mit welcher juristischen Begründung haben Sie den Generaldirektor der ÖBB beauftragt, an Ihrer Stelle - immerhin sind Sie laut ÖBB-Gesetz (§ 3(1)) für eine 'Sammelbe-stellung' gemeinwirtschaftlicher Leistungen verantwortlich - die Verhandlungen mit den Ländern über eine Mitfinanzierung des Nahverkehrs zu führen?"

§ 3 Absatz 1 Bundesbahngesetz verbietet keineswegs die Führung von Gesprächen zwischen den Österreichischen Bundesbahnen und den Ländern hinsichtlich des zu bestellenden Leistungsumfanges. Das kaufmännische Interesse des Vorstandes der ÖBB gebietet diesem sogar solche Gespräche zu führen.

Zu Frage 6:

"Ist es richtig, daß der Kraftwagendienst der Bahn im wesentlichen bereits die Konzessionen für Bus-verkehere in den gleichen Relationen wie die bestehenden Bahnlinien besitzt und aus Konkur-renzgründen gegenüber anderen Busunternehmen auch benützt, sodaß die ÖBB derzeit sich selbst konkurrenziert und jederzeit einen Busverkehr anstelle der Bahnen betreiben könnte?"

Dem bahneigenen Kraftwagendienst kommt in Entsprechung des Betriebszweckes der ÖBB sowohl eine Ergänzungs- und Ersatzfunktion gegenüber dem Eisenbahn-betrieb, als auch eine zweckmäßige und wirtschaftliche Befriedigung der jeweils in Betracht kommenden Verkehrsbedürfnisse im Bereiche des Linienverkehrs zu.

Es ist zum Teil zutreffend, daß bahnparallele Konzessionen des Kraftwagendienstes das Eindringen bahnfremder Verkehrsträger in das Verkehrssubstrat der Eisenbahn verhindern und solcherart quasi eine Schutzfunktion erfüllen, weil Dritte weniger dar-an Interesse zeigen würden, eine Angebotskoordination herzustellen, sondern eigen-wirtschaftliche Aspekte in den Vordergrund rücken.

Der durchschnittlichen Entfernung zwischen zwei Bahnhöfen steht im Linienverkehr eine fast 70 % höhere Haltestellenhäufigkeit des KWD gegenüber, so daß unter Hin-weis auf die auch im ÖPNV gebotene Beförderungsqualität kaum von einer unter-nehmensinternen Konkurrenzierung gesprochen werden kann.

- 3 -

*Vielmehr darf gerade unter Bezugnahme auf die kürzeren und somit bedarfsge-
rechteren Haltestellenentfernungen, welche vor allem im Schülerverkehr einen Si-
cherheitsgaranten darstellen, die Ergänzungsfunktion hervorgehoben werden, welche
darüberhinaus noch in der Anbindung an Bahnknoten ihren wesentlichen Nie-
derschlag findet.*

*In Anbetracht der Tatsache, daß die durchschnittliche Beförderungsstrecke im Kraft-
fahrlinienverkehr etwa 12,5 Kilometer, der durchschnittliche Reiseweg im Eisenbahn-
betrieb (Nahverkehr) 26,5 Kilometer beträgt, darf unter Bedachtnahme auf die zitier-
ten Haltestellenentfernungen wohl angenommen werden, daß beiden Verkehrsarten
unterschiedliche Verkehrsaufgaben innewohnen, wohl auch deshalb, weil im Kraft-
fahrlinienverkehr ca. 75 % der beförderten Fahrgäste ausschließliche Nutzer des
Linienverkehrs sind und nicht umsteigen. Daher werden auch in Gleichlaufbereichen
beide Verkehrsarten kaum substituierbar sein.*

*Der guten Ordnung halber ist jedoch abschließend darauf hinzuweisen, daß eine
Kraftfahrlinienkonzession kein willkürliches "Konkurrenzierungsinstrument" gegen-
über allfälligen Dritten darstellt, sondern auf Grund eines behördlichen Verwaltungs-
verfahrens ordnungsgemäß zustandekommt und der verfassungsgesetzliche Gleich-
heitssatz stets gewährleistet ist.*

*Die Haltlosigkeit der diesbezüglichen Vorwürfe dokumentiert sich auch darin, daß
sämtlichen österreichischen Privatbahnen, welche über eigene Busdienste verfügen
(wie z.B. WLB, Stern & Hafferl, GKB, Stmk. Landesbahnen, Zillertalbahn) ebenfalls
schienenparallele Kraftfahrlinien betreiben, um solcherart dem Mobilitätsbedürfnis
der Bevölkerung besser zu entsprechen.*

*Würde man allerdings den Intentionen der ggstdl. parl. Anfrage folgen, müßte der
Umkehrschluß gezogen werden, daß man alle schienenparallelen Kraftfahrlinien -
und im Nebenbahnbereich der ÖBB werden letztere überwiegend nicht vom bahn-*

- 4 -

eigenen Kraftwagendienst betrieben - zur Einstellung bringen müßte, um eine "Konkurrenzsituation" zu beseitigen.

Wenn man weiters davon ausgeht, daß diese Linienbetreiber ihre Verkehre in etwa wirtschaftlich ausgeglichen führen, könnte wohl die berechtigte Annahme erfolgen, daß im Einstellungsfalle die hievon betroffenen Fahrgastkreise weniger zum Schienenbetrieb überwandern, sondern kontraproduktiv den Individualverkehr in Anspruch nehmen.

Zu Frage 7:

"Halten Sie es für verkehrspolitisch sinnvoll, ein Bahnunternehmen auf dem Wege der Konzessionsregelungen im Sinne des Kraftfahrliniengesetzes praktisch dazu zu nötigen, seinen eigenen Schienenverkehr auf der Straße zu konkurrenzieren und damit letztlich - im Interesse einer sparsamen Betriebsführung - langfristig zugunsten der Straße aufzugeben, wenn nein, warum haben sie bisher nichts dagegen unternommen und welche Maßnahmen planen Sie in diesem Bereich?"

Es gibt keine Nötigung, den Schienenverkehr zu konkurrenzieren.

Zu Frage 8:

"Halten Sie es für sinnvoll und richtig, daß die ÖBB - im krassen Gegensatz zum Koalitionsübereinkommen - kein Interesse mehr an einer weiteren Zusammenführung ihres KWD mit jenem der Post in der 'Bundesbusgesellschaft' haben, sondern ganz offen planen, ihren Busdienst in Hinkunft als Ersatz für die einzustellenden Nebenbahnen mit Hilfe der reichlich vorhandenen Konzessionen in Konkurrenz zu allen anderen Verkehrsunternehmen einzusetzen, letztlich also ihr Betätigungsfeld in der Region von der Schiene auf die Straße zu verlagern?"

Was die Bundesbusdienste betrifft, so erfolgt stets eine konzessionsrechtliche Abstimmung ihrer Verkehrsplanungen und steht in diesem Zusammenhang entsprechendes Interesse an einer weiteren Kooperation außer Zweifel.

Zu Frage 9:

"Welche Maßnahmen haben Sie, welche werden Sie setzen, um das Koalitionsversprechen einer vollständigen Verschmelzung von Post- und Bahnbusdiensten zum 'Bundesbus' zu erfüllen?"

Wie bereits im parlamentarischen Rechnungshofausschuß in Anwesenheit des anfragenden Abgeordneten Rosenstingl dargelegt wurde, erfolgt derzeit, um eine Vergleichbarkeit der gewonnenen Ergebnisse gewährleisten zu können, beim Kraftwagendienst der ÖBB eine Arbeitsablaufanalyse durch jenes externe Beratungs-

- 5 -

institut, welches auch den Postautodienst im Jahre 1992 untersucht hat.

Was eine vollständige Verschmelzung der beiden Bundesbusdienste im Sinne des seinerzeitigen Entschließungsantrages vom 29. März 1984 bzw. das Koalitionsübereinkommen betrifft, sollte bedacht werden, daß mit Inkrafttreten des Bundesbahngesetzes 1992 für den Bereich des Kraftwagendienstes der ÖBB neue rechtliche Voraussetzungen gelten.

Derzeit sind auch Bestrebungen im Gange, die ÖPTV aus dem Bundeshaushalt auszugliedern. Nach Vorliegen einer diesbezüglichen Entscheidung bzw. nach einer Änderung der Rechtsform der ÖPTV wird die derzeitige Rechtsstellung der mit 1. März 1988 eingerichteten Bundesbus-Geschäftsstelle zu überdenken sein.

Der im Motiventeil gegenständlicher Anfrage erhobene Vorwurf eines demonstrativen Desinteresses des neuen ÖBB-Managements an weiteren Integrationsschritten geht daher ins Leere.

Zu den Fragen 10, 11 und 12:

"Wie beurteilen Sie die Tatsache, daß die Mittel aus der Mineralölsteuererhöhung, die nach Ihren Vorstellungen für diese Bezahlung gemeinwirtschaftlicher Leistungen verwendet werden sollen, ausgerechnet in jenem Bundesland, das mit Abstand die meisten Nebenbahnen besitzt, nämlich Niederösterreich, nicht einmal zu Bezahlung der halben anteiligen Kosten ausreicht, während in anderen Ländern hier erhebliche Mittel für andere Maßnahmen übrigbleiben?"

Werden Sie angesichts des geschilderten Problems dafür sorgen, daß die betroffenen Länder entsprechende zusätzliche Mittel für diese vom Bund abgewälzten Aufgaben erhalten?"

Wenn ja, aus welchem Topf (etwa aus der in Hinkunft im Fall eine EU-Beitritts notwendigen höheren Abgabe auf Dieseltreibstoff?) und wurden hierüber mit dem Finanzminister bereits Gespräche geführt?"

Diese Fragen treffen nicht meinen Vollzugsbereich.

Zu Frage 13:

"Wenn nein, akzeptieren Sie, daß die Versorgung in weiten Teilen des Landes mit Schienenverkehr infolge einer Verschiebung von Kompetenzen ohne gleichzeitige Umschichtung der erforderlichen Mittel zusammenbricht?"

Für die Bevölkerung ist es vor allem wesentlich, daß ein ausreichendes Angebot an

- 6 -

öffentlichem Verkehr zur Verfügung steht, gleichgültig, mit welchen Verkehrsmitteln dieser erbracht wird. Auch bei einer alternativen Verkehrsverlagerung entzieht sich der Bund keineswegs seiner finanziellen Mitverantwortung, da auch im Rahmen der gegenwärtig fast flächendeckenden Verkehrsverbünde der Bund hohe Finanzierungsbeiträge - nicht zuletzt für Schienennachfolgeverkehre, z.B. im Wald- und Weinviertel - leistet.

Mit einem "Zusammenbrechen" der öffentlichen Verkehrsversorgung "in weiten Teilen des Landes" ist also in keinem Falle zu rechnen, wenngleich nicht in jedem Einzelfall eine Schienenbedienung garantiert werden kann.

Zu den Fragen 14 und 15:

"Wurden bisher bereits Gespräche mit Ländervertretern über eine private Betriebsführung auf ÖBB-Nebenbahnen geführt, wenn nein, warum nicht, zumal derartige Interessen wiederholt deponiert wurden, wenn ja, mit welchem Ergebnis?"

Sind Sie bereit, im Falle eines entsprechenden Wunsches eines Landes, die Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Leistung als Sammelbesteller im Sinne des § 3 ÖBB-Gesetz öffentlich unter allen möglichen Anbietern einer Betriebsführung auszuschreiben, wenn nein, warum nicht?"

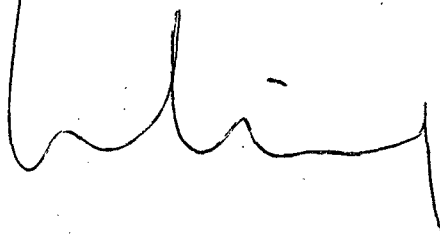
Die Führung von Bestellverhandlungen über Betriebsleistungen auf den ehem.

"Nebenbahnen" erfolgt - wie schon erwähnt - seitens der Länder, denen es natürlich frei steht, auch mit anderen potentiellen Betriebsführern Gespräche zu führen.

Es ist grundsätzlich nicht Sache des Verkehrsressorts, seinerseits Gespräche mit in Frage kommenden Privatbahnen anzubahnen oder zu führen, sondern nur - gemäß Bundesbahngesetz - die Infrastruktur bereitzustellen.

Wien, am 20. Juli 1994

Der Bundesminister



BEILAGEN

Stellungnahme der Österreichischen Bundesbahnen zur parlamentarischen Anfrage
Nr. 6723/J-NR/1994

Zu den Fragen 3 und 4:

"In welchem Umfang auf jeweils welchen Strecken wurden bereits bisher, seit Amtsantritt des neuen ÖBB-Managements, das Fahrplanangebot verändert?"

In welchem genauen Umfang auf jeweils welchen Strecken werden mit Fahrplanwechsel Zugangebote reduziert?"

Die ÖBB sind durch das Bundesbahngesetz 1992 dazu verhalten, ihr Unternehmen strikt nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen. Infolgedessen bedürfen unrentable Leistungen eines Bestellers und Bezahlers, wenn deren Weiterführung gewünscht wird.

Im Hinblick auf die angespannte wirtschaftliche Situation mußte der Vorstand der ÖBB drastische Gegensteuerungsmaßnahmen in allen Bereichen ergreifen. Dazu zählt insbesondere auch die Durchforstung des Personenverkehrsangebotes nach Leistungen, die eine mangelnde Kosten-Nutzen-Effizienz aufweisen. Mit Fahrplanwechsel am 29. Mai 1994 wurden daher entsprechende Anpassungen an die Markterfordernisse realisiert (siehe Beilage). Insgesamt wurden Reduktionen im Ausmaß von rd. 3,7 Mio Jahreszugkilometern vorgenommen.

Zu Frage 5:

"Auf jeweils welchen Strecken beabsichtigen die ÖBB in weiterer Folge eine Reduktion des Zugangebotes in jeweils welchem genauen Umfang, sollte es nicht zu einer zusätzlichen Kostenbeteiligung der öffentlichen Hand kommen?"

Für 1996/97 ist von den ÖBB eine Neukonzeption des Gesamtangebotes im Personenverkehr auf Basis neuester Marktanalysen unter verstärkter Berücksichtigung wirtschaftlicher Kriterien vorgesehen.

Ziel ist die Entwicklung eines nachfragegerechten, kundenorientierten Angebotes bei gleichzeitiger Kostensenkung sowie der Abbau nicht verkaufbarer Überkapazitäten. Die diesbezüglichen Planungen laufen bereits auf Hochtouren, wobei die Neukonzeption des Nahverkehrs großteils in den Regionen erfolgen wird. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind jedoch noch keine konkreten Festlegungen über den künftigen Angebotsumfang möglich.

- 2 -

Aufgrund des Bundesbahngesetzes 1992 sind die ÖBB verpflichtet, Zugleistungen bei denen keine entsprechende Kostendeckung gegeben ist, künftig nicht mehr zu erbringen. Sind diese Leistungen weiterhin gewünscht, müssen sie bestellt und der betriebswirtschaftliche Fehlbetrag den ÖBB abgegolten werden. Diese Betrachtungsweise ist auf alle Regionalverkehre anzuwenden.

Beilage

Fahrplanmaßnahmen zum Fahrplanwechsel 1994/95

(ab 29. Mai 1994)

Internationaler Fernverkehr

EuroCity

Einstellung

- EC 60 "Rosenkavalier" Wien Westbf ab 18.00 Uhr - München Hbf an 22.35 Uhr
Ersatz durch neuen Eilzug 1728, Wien Westbf ab 17.57 Uhr - Amstetten an
19.48 Uhr an Werktagen außer Samstag
- EC 61 "Rosenkavalier" München Hbf ab 7.25 Uhr - Wien Westbf an 12.05 Uhr
- EC 120 "Johannes Kepler" Linz Hbf ab 17.53 Uhr - Frankfurt (Main) an 22.37 Uhr
- EC 121 "Johannes Kepler" Frankfurt (Main) ab 6.22 Uhr - Linz Hbf an 12.07 Uhr

Laufwegkürzung

- EC 164 "Franz Schubert" Wien Westbf ab 13.35 Uhr - Zürich an 22.26 Uhr verkehrt
künftig als D 364 nur noch in der Relation Innsbruck Hbf - Zürich; Ersatz durch
neuen IC 15568 Wien Westbf ab 13.35 Uhr - Salzburg Hbf an 16.44 Uhr an
Freitagen
- EC 165 "Franz Schubert" Zürich ab 7.35 Uhr - Wien Westbf an 16.30 Uhr verkehrt
künftig als D 365 nur noch in der Relation Zürich - Innsbruck Hbf

- 2 -

Sonstige Maßnahmen

- EC 8 - 9 "Antonin Dvorak" Wien Südbf - Praha - Wien Südbf
geringfügige Lageänderung in Anpassung an die Anschlußzüge von und nach
Berlin; neuer Halt in Havlickuv Brod
- EC 22 - 23 "Johann Strauß" Wien Westbf - Köln - Wien Westbf
- EC 24 - 25 "Franz Liszt" Budapest - Dortmund - Budapest
- EC 26 - 27 "Joseph Haydn" Wien Westbf - Hamburg Altona - Wien Westbf
- EC 28 - 29 "Prinz Eugen" Wien Westbf - Kiel - Wien Westbf
Fahrplanentspannung auf Strecken der ÖBB zur Hebung des
Pünktlichkeitsgrades
- EC 30 "Romulus" Roma - Wien Südbf
Fahrplanentspannung zur Hebung des Pünktlichkeitsgrades
- EC 62 - 63 "Bartok Bela" Budapest - München - Budapest
Laufwegverlängerung bis / ab Stuttgart. Vorverlegung des EC 63 um 1 Stunde
neue Verkehrszeiten:
EC 62 Budapest ab 12.25 Uhr - Stuttgart an 23.11 Uhr
EC 63 Stuttgart ab 6.00 Uhr - Budapest an 16.43 Uhr
- EC 104 - 105 "Sobieski" Wien Südbf - Warszawa - Wien Südbf
Lageänderungen in Anpassung an den Taktverkehr Warszawa -
Krakow/Katowice
- EC 168 - 169 "Robert Stolz" Graz - Zürich - Graz
Führung zwischen Graz und Innsbruck in annähernder Taktlage der IC-Linie 7;
zusätzliche Halte in Bruck an der Mur, Trieben, Liezen, Stainach-Irdning,
Saalfelden, St.Johann in Tirol, Kirchberg in Tirol und Jenbach
- EC 172 - 173 "Vindobona" Wien Südbf - Berlin - Wien Südbf
Wegen Bauarbeiten Führung nur bis und ab Berlin Lichtenberg

- 3 -

EC 24 - 25 "Franz Liszt" Budapest - Dortmund - Budapest
 EC 40 - 41 "Lehar" Budapest - Wien Südbf - Budapest
 EC 62 - 63 "Bartok Bela" Budapest - Stuttgart - Budapest
 Führung mit Zweisystemtriebfahrzeugen der Baureihe 1014
 zwischen Wien und Budapest

EC 104 - 105 "Sobieski" Wien - Warszawa - Wien
 EC 172 - 173 "Vindobona" Wien - Berlin - Wien
 Führung mit Zweisystemtriebfahrzeugen der Baureihe 1014
 zwischen Wien Südbf und Breclav

Übriger internationaler Fernreiseverkehr

Einstellung

D 110/810 "Hugo von Hofmannsthal" Klagenfurt Hbf ab 14.34 Uhr / Graz ab 13.30 Uhr -
 Stuttgart an 22.04 Uhr
 D 111/811 "Hugo von Hofmannsthal" Stuttgart ab 6.00 Uhr - Klagenfurt Hbf an 13.22 Uhr /
 Graz Hbf an 14.27 Uhr
 D 128 "Anton Bruckner" Linz Hbf ab 7.53 Uhr - Hamburg an 20.11 Uhr
 D 129 "Anton Bruckner" Hamburg ab 9.47 Uhr - Linz Hbf an 22.10 Uhr
 D 252 "Cibalia-Express" Zagreb ab 0.05 Uhr - Wien Südbf an 7.10 Uhr,
 Ersatz durch neuen Eilzug 1548 Mürzzuschlag ab 5.25 Uhr -
 Wien Südbf an 7.09 Uhr an Werktagen
 D 253 "Cibalia-Express" Wien Südbf ab 23.22 Uhr - Zagreb an 6.35 Uhr,
 Ersatz durch neuen Eilzug 1639 Wien Südbf ab 23.15 Uhr -
 Mürzzuschlag an 0.55 Uhr
 D 254 "Zagreb-Express" Zagreb ab 17.40 Uhr - Graz Hbf an 21.00 Uhr
 D 255 "Zagreb-Express" Graz Hbf ab 7.41 Uhr - Zagreb an 11.00 Uhr ..

- 4 -

- D 256 Maribor ab 6.00 Uhr - Graz Hbf an 6.57 Uhr
- D 257 Graz Hbf ab 21.14 Uhr - Maribor an 22.05 Uhr
- D 312 Ljubljana ab 5.35 Uhr - Villach Hbf an 7.12 Uhr
- D 313 Villach Hbf ab 7.22 Uhr - Ljubljana an 8.57 Uhr
- D 360 Feldkirch ab 15.54 Uhr - Bregenz an 16.25 Uhr
- D 361 Bregenz ab 11.22 Uhr - Bludenz an 12.05 Uhr
- D 364 Bludenz ab 13.52 Uhr - Lindau an 14.50 Uhr
- D 365 Lindau ab 13.19 Uhr - Bregenz an 13.29 Uhr
- E 409 Bratislava ab 21.16 Uhr - Wien Südbf an 22.28 Uhr
verkehrte nur an Wochenenden im Sommer
- D 462 Feldkirch ab 5.58 Uhr - Lindau an 6.40 Uhr
- D 463 Lindau ab 21.16 Uhr - Feldkirch an 21.51 Uhr
- E 478 Wien FJBf ab 6.40 Uhr - Ceske Budejovice an 10.14 Uhr,
Ersatz durch neuen Eilzug 1570 Wien FJBf ab 6.40 Uhr -
Gmünd NÖ an 9.01 Uhr
- E 479 Ceske Budejovice ab 17.50 Uhr - Wien FJBf an 21.10 Uhr,
Ersatz durch neuen Eilzug 1773 Gmünd ab 18.59 Uhr -
Wien FJBf an 21.20 Uhr

Laufwegkürzung:

- D 230/233 "Gondoliere" Budapest ab 9.45 Uhr - Venezia SI an 22.08 Uhr verkehrt künftig
nur noch in der Relation Villach Hbf - Venezia SI, Ersatz durch Kurswagenver-
bindung mit IC 597/D 233 Wien Südbf - Villach Hbf - Venezia SI.
- D 232/231 "Gondoliere" Venezia SI ab 6.58 Uhr - Budapest an 19.13 Uhr verkehrt künftig
nur noch in der Relation Venezia SI - Villach Hbf, Ersatz durch Kurswagenver-
bindung mit D 232/IC 592 Venezia SI - Villach Hbf - Wien Südbf
- D 310 "Savica" Zagreb ab 10.35 Uhr - Klagenfurt Hbf an 15.32 Uhr verkehrt künftig nur
noch in der Relation Ljubljana ab 8.25 Uhr - Villach Hbf an 10.05 Uhr

- 5 -

- D 311 "Savica" Villach Hbf ab 12.57 Uhr - Zagreb an 17.30 Uhr verkehrt künftig nur noch in der Relation Villach Hbf ab 10.40 Uhr - Ljubljana an 12.20 Uhr
- D 348 Innsbruck Hbf ab 6.42 Uhr - Zürich an 10.26 Uhr verkehrt künftig nur noch in der Relation Feldkirch ab 9.31 Uhr - Zürich an 11.26 Uhr mit Anschluß von IC 860
- D 349 Zürich ab 19.33 Uhr - Innsbruck Hbf an 23.22 Uhr verkehrt künftig nur noch in der Relation Zürich 18.35 Uhr - Feldkirch an 20.34 Uhr mit Anschluß zu IC 865

Sonstige Maßnahmen

- Neuordnung des Verkehres Kärnten - Slowenien / Kroatien im Grenzübergang Rosenbach - Jesenice, dabei Ausfall der Züge D 312 - D 313 Ljubljana - Villach Hbf - Ljubljana sowie des D 310 in der Teilstrecke Villach Hbf - Klagenfurt Hbf; neue zeitliche Lagen der Züge D 310 und D 314 Ljubljana - Villach Hbf sowie D 311 Villach Hbf - Ljubljana ergeben künftig folgendes Angebot:

		D 297	D 311	EC 11	D 315
Villach Hbf	ab	3.27 ¹⁾	10.40	17.53	19.56
Rosenbach	an	3.49	11.00	18.15	20.18
Rosenbach	ab	3.52	11.02	18.18	20.21
Ljubljana	an	5.25	12.20	19.37	21.40
Ljubljana	ab	5.40	-	19.40	21.45
Zagreb	an	8.00	-	21.50	0.04

1) Villach Westbf

- 6 -

		D 310	EC 10	D 314	D 296
Zagreb	ab	-	8.10	-	21.00
Ljubljana	an	-	10.17	-	23.20
Ljubljana	ab	8.25	10.20	17.25	23.35
Rosenbach	an	9.41	11.41	18.51	1.09
Rosenbach	ab	9.43	11.44	18.55	1.14
Villach Hbf	an	10.05	12.06	19.18	1.34 ¹⁾

1) Villach Westbf

IC 150 - 151 "Ljubljana-Express" Wien Südbf - Ljubljana - Wien Südbf erhält den neuen Zugnamen "Emona"

IC 159 "Croatia" Wien Südbf - Zagreb Späterlegung um 2 Stunden, neue Verkehrszeiten: Wien Südbf ab 16.22 Uhr - Zagreb an 22.35 Uhr

D 202 "Chopin" Wien Südbf - Warszawa wird um 25 Minuten beschleunigt und erhält dadurch Anschluß vom IC 150 aus Richtung Ljubljana in Wien

EN 236 - 237 "San Marco" Wien Südbf - Venezia Sl. - Wien Südbf
Auflassung der Aufenthalte in Semmering, Zeltweg, Judenburg, St. Veit an der Glan, Pörschach, Velden und Arnoldstein

D 268 Budapest - München Späterlegung um 20 Minuten

D 340 - 341 "Beograd-Express" Wien Westbf - Beograd - Wien Westbf
Einrichtung neuer Kurswagen Gruppen Wien - Skopje und Wien - Szeged,
Ausfall der Kurswagen Wien - Istanbul

D 342 - 343 "Arrabona" Wien Westbf - Budapest - Wien Westbf
Laufwegverlängerung bis und ab Zahony in völlig neuen zeitlichen Lagen:
D 342 Zahony ab 5.25 Uhr - Wien Westbf an 13.34 Uhr
D 343 Wien Westbf ab 15.05 Uhr - Zahony an 23.00 Uhr

- 7 -

- D 344 - 345 "Avala" Wien Südbf - Beograd - Wien Südbf
Ausfall der Kurswagen Wien - Siofok
- D 346 "Dacia-Express" Bucuresti - Wien Westbf wird neu in der zeitlichen Lage des
bisherigen D 342 geführt (ca 8 Stunden früher), Ausfall der Kurswagen von
Skopje
Bucuresti ab 15.40 Uhr - Wien Westbf an 9.20 Uhr
- IC 430/433 - "Val Pusteria / Pustertal" Wien Südbf - Lienz - Innsbruck Hbf - Wien Südbf
431/432 Beschleunigung um 15 bzw. 11 Minuten durch Auflassung von Unterwegs-
enthalten in Südtirol
- EN 466 - 467 "Wiener Walzer" Budapest - Basel - Budapest
Auflassung der Halte in Bludenz
- E 472 Linz Hbf- Ceske Budejovice verkehrt nur noch in der Sommersaison (25.Juni
bis 12.September) mit neuer Zugnummer E 1272
- E 473 Praha - LinzHbf (neu E 1273)
E 474 Linz Hbf- Praha (neu E 1276)
E 475 Veseli nad Luznici - Linz Hbf (neu E 1277)
verkehren ebenfalls nur noch in der Sommersaison (24.Juni bis 11.September)
- EN 491 "Hans Albers" Hamburg Altona - Wien Westbf
Fahrplanentspannung zur Hebung des Pünktlichkeitsgrades

- 8 -

Nationaler Schnellzugverkehr**Einstellung:**

- IC 514 "Schöckl", Spielfeld-Straß ab 10.02 Uhr - Innsbruck Hbf an 16.40 Uhr,
Ersatz durch den in annähernder Taktlage verkehrenden EC 168 "Robert Stolz"
Graz Hbf - Zürich
- D 527 "Rad-Tramper" Passau ab 12.18 Uhr - St.Pölten an 15.24 Uhr
- D 528 "Rad-Tramper" St.Pölten ab 16.58 Uhr - Passau an 20.01 Uhr
Dieses Zugpaar verkehrte nur in der Fahrradsaison von Mitte April bis Ende
September
- IC 604 "Pöstlingberg" Graz Hbf ab 19.50 Uhr - Linz Hbf an 23.20 Uhr
- IC 605 "Pöstlingberg" Linz Hbf ab 20.40 Uhr - Graz Hbf an 0.13 Uhr
- IC 611 "Bergisel" Innsbruck Hbf ab 15.20 Uhr - Graz Hbf an 21.20 Uhr
Ersatz durch den in annähernder Taktlage verkehrenden EC 169 "Robert Stolz"
Zürich - Graz Hbf
- IC 840 "Pongau" Salzburg Hbf ab 6.08 Uhr - Innsbruck Hbf an 9.35 Uhr
- IC 845 "Pinzgau" Innsbruck Hbf ab 18.25 Uhr - Linz Hbf an 23.44 Uhr
- IC 847 "Pongau" Innsbruck Hbf ab 20.25 Uhr - Salzburg Hbf an 23.51 Uhr

Laufwegkürzung

- IC 540 "Kitzsteinhorn"
- IC 542 "Hahnenkamm"
- IC 545 "Jakob Prandtauer"
- IC 547 "Wilder Kaiser"
- IC 548 "Tirolerland"
- IC 549 "Tirolerland"
- IC 641 "Karl Heinrich Waggerl"
- IC 844 "Pinzgau"

Die bereits im Fahrplan 1993/94 auf Grund von Bauarbeiten im Transitkorridor
Brenner verfügte Laufwegkürzung dieser Züge bis bzw. ab Wörgl wird in den
Fahrplan 1994/95 übernommen.

- 9 -

- IC 551 "Ferdinand Raimund" Wien Südbf - Spielfeld-Straß verkehrt künftig nur noch bis Graz Hbf, Ersatz durch R 4405 in neuer Lage
- IC 640 "Karl Heinrich Waggerl" Wien Westbf - Innsbruck Hbf verkehrt künftig nur noch bis Saalfelden, Führung zwischen Salzburg und Saalfelden als Eilzug mit zusätzlichen Halten in Salzburg Süd, Golling-Abtenau, Lend, Taxenbach-Rauris und Bruck-Fusch
- IC 662 "Goldenes Dachl" Wien Westbf - Innsbruck Hbf verkehrt künftig nur noch bis Salzburg Hbf
- IC 865 Bregenz - Saalfelden verkehrt künftig nur noch bis Innsbruck Hbf; Ersatz durch zusätzliche Halte bei D 249 in Schwaz, Kirchberg in Tirol und St.Johann in Tirol

Sonstige Maßnahmen

- IC-Linie 3 Graz Hbf - Wien Südbf . . .
- IC-Linie 4 Salzburg Hbf - Villach Hbf - Wien Südbf
Fahrzeitentspannung zwischen Mürzzuschlag und Wien Südbf um 7 Minuten im Zusammenhang mit dem Nahverkehrsausbau zwischen Wien und Wiener Neustadt
- EN 246 - 247 "West-Kurier" Wien Westbf - Bregenz - Wien Westbf
Auflassung der Aufenthalte in Bischofshofen, Schwarzach-St.Veit, Zell am See, Saalfelden, Kitzbühel, Wörgl und Jenbach
- D 248 Wien Westbf - Innsbruck Hbf
neuer Halt in Schwaz
- D 249 Innsbruck Hbf - Wien Westbf
neue Halte in Schwaz, Kirchberg in Tirol und St.Johann in Tirol
- D 526 "Rad-Tramper" Wien Westbf - Passau
Führung auf neuer Laufstrecke Wien FJBi - Tulln - St.Pölten - Passau in geänderter zeitlicher Lage

- 10 -

- IC 541 "Kitzsteinhorn" Innsbruck Hbf - Wien Westbf
IC 543 "Hahnenkamm" Innsbruck Hbf - Wien Westbf
IC 544 "Jakob Prandtauer" Wien Westbf - Innsbruck Hbf
IC 546 "Wilder Kaiser" Wien Westbf - Innsbruck Hbf
Diese Züge verkehren zwischen Innsbruck Hbf und Wörgl als Eilzüge und erhalten zusätzliche Halte in Schwaz
- IC 543 "Hahnenkamm" Innsbruck Hbf - Wien Westbf
IC 548 "Tirolerland" Wien Westbf - Wörgl
halten nunmehr auch in Kirchberg in Tirol
- IC 590 "Paracelsus" Salzburg Hbf - Villach Hbf - Wien Südbf
IC 594 "Ingeborg Bachmann" Salzburg Hbf - Villach Hbf - Wien Südbf
IC 595 "Ingeborg Bachmann" Wien Südbf - Villach Hbf - Salzburg Hbf
IC 691 "Paracelsus" Wien Südbf - Villach Hbf - Salzburg Hbf
IC 791 Bruck an der Mur - Villach Hbf - Salzburg Hbf
IC 890 Salzburg Hbf - Villach Hbf
neue Halte in Hallein bei Auflassung der Halte in Golling-Abtenau
- IC 612 "Karl Böhm" Graz Hbf - Salzburg Hbf
neuer Halt in Golling-Abtenau bei Auflassung des Haltes in Hallein
- IC 741 "Schmittenhöhe" Saalfelden - Wien Westbf
Führung zwischen Saalfelden und Salzburg als Eilzug mit zusätzlichem Halt in Salzburg Süd

- 11 -

Regionalverkehr:Wien, Niederösterreichneue Leistungen:Wien Nord- Flughafen Wien Schwechat - Wolfsthal

Einrichtung eines durchgehenden, rhythmischen Halbstundentaktes zwischen Wien Nord und Flughafen Wien Schwechat von ca 5.00 Uhr bis 22.00 Uhr.

Krems an der Donau - Hadersdorf am Kamp - Sigmundsherberg

Laufwegverlängerung des R 6241 Hadersdorf am Kamp ab 5.25 Uhr - Sigmundsherberg an 6.42 Uhr, Führung bereits ab Krems an der Donau (ab 5.13 Uhr)

Gmünd NÖ - Groß Gerungs

Neuordnung des gesamten Angebotes in Absprache mit der Region, geringfügige Leistungsausdehnung

Wien Südbf - Neusiedl am See

neuer Schnellbahnzug 26058 Neusiedl am See ab 15.18 Uhr - Wien Südbf an 16.08 an Werktagen außer Samstag

Wien Südbf - Mürzzuschlag

- neuer Eilzug 1548 an Werktagen, Mürzzuschlag ab 5.25 Uhr - Wien Südbf an 7.09 Uhr
Ersatz für Einstellung D 252
- neuer Eilzug 1639, Wien Südbf ab 23.15 Uhr - Mürzzuschlag an 0.55 Uhr
Ersatz für Einstellung D 253
- neuer R 2981 Wiener Neustadt ab 14.32 Uhr - Mürzzuschlag an 15.48 Uhr an
Samstagen, Sonn- und Feiertagen

Eisenstadt - Wulkaprodersdorf - Ebenfurth - Wien Meidling

neuer Eilzug 1540 Eisenstadt ab 5.30 Uhr - Ebenfurth ab 6.04 Uhr - Wien Meidling an 6.30 Uhr
an Werktagen außer Samstag

neuer Eilzug 1542 Eisenstadt ab 6.37 Uhr - Ebenfurth ab 7 10 Uhr - Wien Meidling an 7 37 Uhr
an Werktagen außer Samstag

- 12 -

Schnellbahnstammstrecke

neue Verbindungen nach Mödling:

Liesing ab 15.16 Uhr - Mödling an 15.23 Uhr

Liesing ab 21.16 Uhr - Mödling an 21.23 Uhr

Mödling ab 22.06 Uhr - Liesing an 22.14 Uhr

und nach Liesing:

Liesing ab 5.09 Uhr - Wien Meidling an 5.17 Uhr

Wien Meidling ab 23.07 Uhr - Liesing an 23.15 Uhr

Leistungsrücknahmen:Wien FJBf - Krems an der Donau

Verkehrstageinschränkung bei einem Eitzug

Wien FJBf - Gmünd NÖ

Einstellung E 1679 Gmünd ab 20.39 Uhr - Wien FJBf an 23.01 Uhr,

verkehrte nur an Sonn- und Feiertagen im Sommer

Tulln - St.PöltenEinstellung des nur an Sonn- und Feiertagen verkehrenden E 1776 Tulln ab 20.45 Uhr -
St.Pölten an 21.22 UhrKrems an der Donau - St.Valentin

Verkehrstageinschränkung bei 2 Regionalzügen

Sigmundsherberg - Hadersdorf am Kamp

Laufwegkürzung bei einem Regionalzug

Verkehrstageinschränkung bei einem Regionalzug

Auflassung der Halte E 1890 - 1891 in Gobelsburg

Schwarzenau - Waidhofen an der Thaya

Einstellung von 3 Regionalzügen

Verkehrstageinschränkung bei 4 Regionalzügen.

Verkehrstagausweitung bei einem Regionalzug

- 13 -

Schwarzenau - Zwettl

Neuordnung des gesamten Angebotes, dabei Einstellung von 6 Regionalzügen in Tagesrandlage; Verbesserung des Schülerverkehrs und der Anschlußsituation in Schwarzenau.

Wien Westbf - St.Pölten

Einstellung 20069 Neulengbach ab 19.14 Uhr - Wien Westbf an 20.08 Uhr,
Ersatz durch R 2031 mit zusätzlichen Halten

Traisen - Freiland - Markt St.Aegydt am Neuwalde / Tünnitz

Verkehrstageinschränkung bei 7 Regionalzügen am Wochenende

St.Pölten - Mariazell

Einstellung von 2 Regionalzügen außerhalb der Hauptverkehrszeit,
Verkehrstageinschränkung bei 3 Regionalzügen

Ober Grafendorf - Wieselburg an der Erlauf

Verkehrstageinschränkung bei 3 Zügen am Wochenende

Pöchlarn - Kienberg-Gaming

Einstellung von 2 Regionalzügen

Waidhofen an der Ybbs - Ybbsitz / Lunz am See

Einstellung von 4 Zügen im Abendverkehr,
Verkehrstageinschränkungen am Wochenende

Wien Südbf - Mürzzuschlag

Einstellung des Regionalzugverkehrs zwischen Wiener Neustadt und Payerbach-Reichenau an Samstagen, Sonn- und Feiertagen, Ersatz durch bestehende Eilzüge mit zusätzlichen Halten an diesen Tagen

Wien Südbf - Traiskirchen Aspangbahn - Felixdorf

Lageänderung bei 2 Regionalzügen

Wien Meidling - Ebenfurth - Wulkaprodersdorf - Eisenstadt

Einstellung von 3 Eilzügen

- 14 -

Wiener Neustadt - Gutenstein

Verkehrstageinschränkung bei 2 Regionalzügen

Verkehrstagausweitung bei einem Regionalzug

Wiener Neustadt - Puchberg am Schneeberg

Verkehrstageinschränkung bei 2 Regionalzügen

Wiener Neustadt - Friedberg

Verkehrstageinschränkung bei 2 Regionalzügen

Wien Nord - Bernhardsthal

Einstellung eines Regionalzuges

Schnellbahnstammstrecke

Einstellung von 2 Freitags-Verstärkerzügen

Laufwegkürzung bei 2 Freitags-Verstärkerzügen

Haltestellen:

Mit Fahrplanwechsel werden folgende Haltestellen mangels Bedarf aufgelassen:

Wien FJBf - Gmünd NÖ

Blumau an der Wild, Echtenbach, Hoheneich, Kainreith-Walkenstein und Ludweishofen

Stockerau - Absdorf-Hippersdorf

Ober Zögersdorf, Stetteldorf am Wagram

Gänserndorf - Marchegg

Stripfing

Retz - Drosendorf

Johannesthal

- 15 -

Oberösterreich

Neue Leistungen

geringfügige Angebotsausweitungen während der Fahrradsaison im Bereich Kleinreifling

Leistungsrücknahmen

Laufwegkürzung bei einem Regionalzug im Bereich St.Valentin - Garsten

Verkehrstageeinschränkung bei 4 Regionalzügen im Bereich Attnang-Puchheim /

Kammer-Schörfling

sonstige Maßnahmen

Neues Fahrplanmodell auf der Strecke Attnang-Puchheim - Stainach-Irdning;

Verbesserung der Anschlußverhältnisse in Attnang-Puchheim zur Westbahn bei etwa gleichbleibender Angebotsdichte

- 16 -

Salzburg

Neue Leistungen

Zell am See - Krimml

Der Pendelverkehr Zell am See - Bruckberg-Golfplatz wird zu den Hauptverkehrszeiten bis / ab Piesendorf verlängert, dabei Einrichtung eines zusätzlichen Zugpaares Zell am See - Piesendorf und zurück,
Laufwegverlängerung bei 14 Regionalzügen von Bruckberg-Golfplatz nach Piesendorf und zurück

Salzburg - Attnang-Puchheim

Laufwegverlängerung des R 3046 Sträßwalchen ab 6.37 Uhr - Salzburg Hbf an 7.10 Uhr,
Führung bereits ab Frankenmarkt (ab 6.17 Uhr)

Leistungsrücknahmen

Salzburg - Wörgl

Einstellung von 2 Regionalzügen
Laufwegkürzung bei 6 Regionalzügen

- 17 -

Tirol

Neue Leistungen

Innsbruck - Garmisch-Partenkirchen - Reutte in Tirol - Pfronten-Steinach

Neues Fahrplanmodell im Außerfern, weitgehende Vertaktung der Gesamtstrecke bei etwas dichterem Angebot; Einsatz von Triebwagen 5047 zwischen Garmisch-Partenkirchen und Pfronten-Steinach

Leistungsrücknahmen

Salzburg - Wörgl

Laufwegkürzung bei 4 Regionalzügen

Innsbruck - Kufstein

Verkehrstageinschränkung bei 3 Regionalzügen

Innsbruck - Landeck

Einstellung eines Regionalzuges

- 18 -

Vorarlberg

Leistungsrücknahmen

Feldkirch - Buchs SG

Einstellung von 4 Regionalzügen

Verkehrstageeinschränkung bei 2 Regionalzügen

Bregenz - St. Margrethen

Verkehrstageeinschränkung bei 2 Regionalzügen

- 19 -

Steiermark

Neue Leistungen

Wien Südbf - Mürzzuschlag

- neuer Eilzug 1548 an Werktagen, Mürzzuschlag ab 5.25 Uhr - Wien Südbf an 7.09 Uhr
Ersatz für Einstellung D 252
- neuer Eilzug 1639, Wien Südbf ab 23.15 Uhr - Mürzzuschlag an 0.55 Uhr
Ersatz für Einstellung D 253
- neuer R 2981 Wiener Neustadt ab 14.32 Uhr - Mürzzuschlag an 15.48 Uhr an
Samstagen, Sonn- und Feiertagen

Spielfeld-Straß - Bad Radkersburg

Verkehrstagsausweitung bei einem Regionalzug

Leistungsrücknahmen

Bruck an der Mur - Unzmarkt

Einstellung eines Regionalzuges

Laufwegkürzung bei 2 Regionalzügen

Verkehrstageeinschränkung bei 3 Regionalzügen

St.Michael - Selzthal

Laufwegkürzung bei 2 Regionalzügen

Selzthal - Bischofshofen

Einstellung eines Regionalzuges

Laufwegkürzung bei 4 Regionalzügen

Zeltweg - Wolfsberg

Verkehrstageeinschränkung bei einem Regionalzug

- 20 -

Graz - Fehring - Szentgotthard / Friedberg

Einstellung von 3 Regionalzügen

Laufwegkürzung bei 3 Regionalzügen

Verkehrstageinschränkung bei einem Regionalzug

Oberwart - Friedberg - Aspang

Verkehrstageinschränkung bei 4 Regionalzügen

Spielfeld-Straß - Bad Radkersburg

Verkehrstageinschränkung bei 3 Regionalzügen

Zeltweg - Wolfsberg

Verkehrstageinschränkung bei einem Regionalzug

- 21 -

Kärnten

Neue Leistungen

neuer Regionalzug 4285 Klagenfurt Hbf ab 6.10 Uhr - Villach Hbf an 6.46 Uhr an Werktagen
außer Samstag

Leistungsrücknahmen

Friesach - Klagenfurt Hbf - Villach Hbf

Verkehrstageseinschränkung bei 2 Regionalzügen

Villach - Spittal-Millstättersee

Einstellung von 3 Regionalzügen

Villach - Rosenbach - Jesenice

neues Fahrplanmodell mit geringerer Angebotsdichte

Zeltweg - Wolfsberg

Verkehrstageseinschränkung bei einem Regionalzug

St.Veit an der Glan - Feldkirchen in Kärnten - Villach Hbf

Verkehrstageseinschränkung bei einem Regionalzug

St.Veit an der Glan - Klein St.Paul

Einstellung von 2 Regionalzügen

St.Paul - Lavamünd

Einstellung von 2 Regionalzügen

Lageänderung bei 2 Regionalzügen

- 22 -

Burgenland

Neue Leistungen

Eisenstadt - Wulkaprodersdorf - Ebenfurth - Wien Meidling

neuer Eilzug 1540 Eisenstadt ab 5.30 Uhr - Wien Meidling an 6.30 Uhr
an Werktagen außer Samstag

neuer Eilzug 1542 Eisenstadt ab 6.37 Uhr - Wien Meidling an 7.37 Uhr
an Werktagen außer Samstag

neuer Regionalzug 7853 Eisenstadt Schule ab 7.14 Uhr - Wulkaprodersdorf an 7.24 Uhr
an Werktagen

neuer Regionalzug 7856 Wulkaprodersdorf ab 7.28 Uhr - Eisenstadt Schule an 7.39 Uhr
an Werktagen

Wien Südbf - Neusiedl am See

neuer Schnellbahnzug 26058 Neusiedl am See ab 15.18 Uhr - Wien Südbf an 16.08 Uhr
an Werktagen außer Samstag

Wiener Neustadt - Loipersbach-Schattendorf

Laufwegverlängerung des R 2848 Mattersburg ab 9.00 Uhr - Wiener Neustadt an 9.23 Uhr,
Führung bereits ab Loipersbach-Schattendorf (ab 8.49 Uhr)

Leistungsrücknahmen:

Eisenstadt - Wulkaprodersdorf - Ebenfurth - Wien Meidling

Einstellung von 3 Eilzügen

Neusiedl am See - Wulkaprodersdorf

Laufwegkürzung bei einem Regionalzug

- 23 -

Friedberg - Oberwart

Verkehrstageinschränkung bei 4 Regionalzügen

Szentgotthard - Fehring

Einstellung von 2 Regionalzügen

Verkehrstageinschränkung bei einem Regionalzug