

431/A.B.

zu 304/J

A n f r a g e b e a n t w o r t u n g

Auf eine Anfrage der Abg. H a r t l e b und Genossen, betreffend Abschaffung von Übelständen im Fremdenverkehr, teilt Vizekanzler Dr. S c h ä r f in Vertretung des Bundeskanzlers Dr. Dipl.-Ing. Figl folgendes mit:

ad Punkt 1: (ob die Bundesregierung bereit ist, durch die zuständigen Ministerien für die Abstellung der aufgezeigten und ähnlichen Übelstände zu sorgen?)

Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau ist selbstverständlich bemüht, ihm zur Kenntnis gekommene Übelstände in der österreichischen Fremdenverkehrswirtschaft umgehend abzustellen. Es ist dafür Sorge getragen, dass die jeweils erforderlichen Veranlassungen sofort und im Einvernehmen mit sämtlichen daran interessierten Stellen getroffen werden.

ad Punkt 2: (in geeigneter Form eine Befragung des reisenden Publikums in die Wege zu leiten, um möglichst alle bei gutem Willen behebbaren Mängel in Erfahrung zu bringen und laufend für deren Abstellung einzutreten?)

Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau beabsichtigt, wie im vergangenen Jahr auch heuer Wunschkarten aufzulegen, um den aus- und inländischen Fremdenverkehrsgästen die Möglichkeit zu geben, Wünsche und Anregungen den zuständigen Stellen zur Kenntnis zu bringen.

Die Auswertung dieser Wunschkarten obliegt der Österreichischen Verkehrswerbung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau.

ad Punkt 3: (in alle, auch in die bestehenden Verträge der Bundesbahn mit Pächtern von Tabak-Trafiken, Zeitungsständen etc., welche auf Bahnhöfen gelegen sind, die Verpflichtung aufzunehmen, dass diese bei allen wichtigen Zügen bis 22 Uhr offen gehalten werden müssen?)

Die Österreichischen Bundesbahnen verpflichten seit langem die Inhaber ihrer gewerblichen Nebenbetriebe wie Bahnhof-Gastwirtschaften, Bahnhof-Bufferets, Trafiken, Verkaufsstände aller Art usw., ihre Geschäftsstunden der Zugslage entsprechend einzurichten. In der Praxis ergeben sich insoferne Schwierigkeiten, als die politischen Behörden die Ansicht vertreten, dass die gewerbe-polizeilichen Bestimmungen des § 96 e GO. und die Vorschriften über die Ladenschlusszeiten auch auf die gewerblichen Nebenbetriebe der Österreichischen Bundesbahnen Anwendung zu finden haben, obwohl der für die Bundesbahnen noch geltende § 16 des RGB. bestimmt, dass die Nebenbetriebe, die den Bedürfnissen von Betrieb und Verkehr der Eisenbahn zu dienen bestimmt sind, nicht der GO.

unterliegen. Daran ändert auch die Tatsache nichts, dass die Ausnahme von Bahnhof-Gastwirtschaften aus dem Geltungsbereich des seinerzeitigen Gaststätten-gesetzes seit Inkrafttreten des neuen (österreichischen) Gast- und Schankge-werbe-gesetzes vom 5.6.1948 hinfällig geworden und in vielen Fällen die Betriebs-inhaber der gewerblichen Nebenbetriebe das Gewerbe auf Grund einer auf ihren Namen lautenden Gewerbeberechtigung ausüben. Die Lösung der Frage der Offen-haltezeiten von gewerblichen Nebenbetrieben der Österreichischen Bundesbahnen wird weiterhin versucht einvernehmlich mit den zuständigen Aufsichtsbehörden im Interesse des Fremdenverkehrs, zu regeln.

ad Punkt 4: (mit der Gemeinde Wien das notwendige Einvernehmen herzustellen, damit auch diese mithilft, die vermeidbaren Gründe für eine Verärgerung des reisenden Publikums zu beseitigen?)

Zwecks Verbesserung der Strassenbahnverbindung zwischen Süd- bzw. Ost- und Franz Josefsbahnhof wurden mit der Direktion der Wiener Verkehrs-betriebe Verhandlungen geführt.

Diese hat in der Frage folgende Stellungnahme bezogen, deren Stich-hältigkeit nicht widerlegbar ist:

Die derzeitige Festlegung, wonach die Linie "D" an Werktagen während der Spätabendstunden und an Sonntagen ganztägig von Nussdorf nur bis zur Börse geführt und in der Prinz Eugenstrasse durch die Linie "69" ersetzt wird, ist durch die bestehende Verkehrslage bedingt.

Die Linie "D" war als direkte Strassenbahnverbindung der Bahnhofgruppe "Süd-Ost" - Franz Josefsbahnhof zu einer Zeit notwendig gewesen, als der Reisendenverkehr zwischen diesen Kopfbahnhöfen stark war. Dies traf zu in der Vorkriegszeit mit ihren regen geschäftlichen und traditionellen Bindungen zwischen Italien und den Balkanstaaten einschliesslich Ungarn einerseits und der Tschechoslowakei und Deutschland andererseits. Während des vergangenen Krieges war diese Verkehrsverflechtung durch die grosse Fluktuation von Militär-angehörigen zwischen dem Südosten und dem Norden noch stärker gewesen. Seit dem Jahre 1945 ist jedoch der Reiseverkehr zwischen den vorgenannten Ländern vollkommen abgerissen. Damit hat die Linie "D" ihre frühere Bedeutung als direkte Bahnhofverbindungsline eingebüsst. Entsprechend der geänderten Ver-kehrslage wurde die Linie in der jetzigen Festlegung eingerichtet.

Die Linie "D" wird an Werktagen mit Rücksicht auf den Berufsverkehr, nicht jedoch aus einem Erfordernis des Bahnhofverkehrs, entsprechend ihrer starken Belastung auf dem Heiligenstädter-Ast, die sich zum Teil auch über den Ring bis etwa zur Oper erstreckt, von Nussdorf bis zum Südbahnhof geführt.

3. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

24. Mai 1952

Dabei wird unter Rücksichtnahme auf Fahrgastinteressen und unter weitgehender Hintansetzung wirtschaftlicher Erwägungen darauf verzichtet, die im Streckenast Prinz Eugenstrasse verhältnismässig schwach ausgenützte Linie "D" schon am Schwarzenbergplatz enden zu lassen. Im Werktag-Spätabendverkehr kann jedoch eine durchgehende Linie "D" wirtschaftlich nicht mehr vertreten werden, da zu dieser Zeit belastungsmässig ein Zusammenhang zwischen den beiden Radial-Ästen und dem Ring-Ast nicht besteht. Der Verkehrsbedarf der Prinz Eugenstrasse liegt in den Abendstunden weit mehr als tagsüber unter dem des Heiligenstädter-Astes. Während die in den Abendstunden bis zur Börse geführte Linie "36" mit Zweiwagenzügen und Intervallen von 10 Minuten betrieben wird, reicht in der Prinz Eugenstrasse ein mit einfachen Triebwagen und den gleichen Intervallen geführter Verkehr vollauf zu. Die Führung einer durchgehenden Linie "D" auch während der Abendstunden würde im Abschnitt Prinz Eugenstrasse einen unnötig starken Verkehrsaufwand bedingen, der Mehrkosten verursacht, die in keinem auch nur annähernden Verhältnis zu den nur für einen verschwindend kleinen Benützerkreis in Betracht kommenden verkehrlichen Vorteil stünde. Vermerkt sei, dass nach den letzten Zählungen das bei Führung der Linie "69" in den Abendstunden in der Prinz Eugenstrasse zur Verfügung stehende Platzangebot durchschnittlich mit nur 8 - 9% ausgenutzt ist. Die absoluten Besetzungsziffern bewegen sich durchschnittlich zwischen 0 und 10 Personen; die einzige grössere Besetzung während der Betriebszeit der Linie "69", etwa 25 Personen, scheint lediglich um etwa 22.35 Uhr bei Ankunft eines Vollbahnzuges auf.

Dass die Linie "D" auch an Sonn- und Feiertagen nicht durchgehend geführt wird, ist ebenfalls auf die geringe Frequenz des Astes in der Prinz Eugenstrasse zurückzuführen. Während der Ast zwischen Nussdorf und Börse an Sonn- und Feiertagen meist einen beträchtlichen Verkehrsanfall zu bewältigen hat und dementsprechend stark geführt werden muss, ist der Bedarf im Abschnitt Prinz Eugenstrasse äusserst gering, sodass dort mit einem Triebwagenverkehr, der im Bedarfsfall in den Früh- und Abendstunden bei Abfahrt und Ankunft von Vollbahnzügen auf einen einfachen ^{Bei}wagenverkehr verstärkt wird, das Auslangen gefunden wird. Es wäre nicht nur äusserst unwirtschaftlich, sondern auch verkehrlich nicht vertretbar und der Wagenlage widersprechend, die beiden Radialen "36" und "69", die an Sonntagen keinen Zusammenhang aufweisen, zu verbinden und damit noch den Ringverkehr, der durch die Zubringerlinien zum Prater, zum Stadion und zu den Bädern schon reichlich versorgt ist, noch weiter zu verstärken.

Für ein Abgehen von den für die Linie "D" derzeit geltenden Festlegungen liegt, solange eine Belebung des Bahnhofszwischenverkehrs nicht eintritt, kein Grund vor. Der letzte Teil der Anfrage bezieht sich auf die Verhältnisse während des Umbaus des Westbahnhofes, ist daher bereits gegenstandslos.