

II-553 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
X. Gesetzgebungsperiode

15.1.1965

200/A.B.

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

zu 191/J

des Bundesministers für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft P r o b s t
auf die Anfrage der Abgeordneten M a r b e r g e r und Genossen,
betreffend Verschlechterung des Eisenbahnverkehrs aus Belgien und Deutsch-
land über Lindau-Bregenz nach Innsbruck.

-.-.-

Auf die oben bezeichnete Anfrage beehre ich mich folgendes mitzu-
teilen:

Die Führung internationaler Kurswagen kann nur mit Einverständnis
aller am Lauf solcher Wagen beteiligten Eisenbahnverwaltungen erfolgen.
Es liegt in der Natur der Sache, daß dieses Einverständnis eine einiger-
maßen ausreichende Inanspruchnahme voraussetzt, wobei die Verwaltungen,
in deren Bereich der Verkehr aufkommt oder deren Gebiet nur durchfahren
wird, einen wesentlich strengeren Maßstab anlegen als jene, die aus frem-
denverkehrspolitischen Gründen am Lauf solcher Wagen interessiert sind.

Leider zeigte sich in den letzten Jahren starke Rückläufigkeit in
der Besetzung der im Übergang Lindau verkehrenden Kurswagen von und nach
Vorarlberg und Tirol. Eine Reihe davon waren, selbst in der Hauptreisezeit
nur sehr mäßig, in den übrigen Zeitabschnitten ausgesprochen schwach
besetzt.

Diese Verkehrsentwicklung mußte zwangsläufig zur Reduktion der Kurs-
wagenverbindungen über Lindau führen. Die Deutsche Bundesbahn sah sich über-
dies genötigt, ein zwischen Lindau und Ulm verkehrendes Zugspaar, das Träger
einiger solcher Kurswagenverbindungen war, wegen außerordentlich schwacher
Inanspruchnahme aufzulassen.

Die Österreichischen Bundesbahnen waren bei den Verhandlungen im Rah-
men der Europäischen Fahrplankonferenz (EFK) 1963 in Sofia und 1964 in
Stockholm - wohl sehr bemüht, die für den Vorarlberger und Tiroler Fremden-
verkehr bedeutungsvollsten Kurswagenverbindungen zu erhalten, doch mußten
angesichts der unwiderlegbaren schwachen Besetzungszahlen gewisse Reduk-
tionen zur Kenntnis genommen werden.

200/A.B.
zu 191/J.

Zu den einzelnen Punkten der Anfrage wird ausgeführt:

Zu D 220/221:

1.) Speisewagen Basel - Wien

Dieser Wagen wurde mit 31.5.1958 in Verkehr gesetzt und im Fahrplanjahr 1958/1959 ganzjährig geführt. Während des Winterabschnittes dieser Fahrplanperiode erwies sich sein Verkehr als geschäftlicher Mißerfolg, weshalb er ab der darauffolgenden Fahrplanperiode auf den Sommerabschnitt beschränkt werden mußte. Im Winterabschnitt wurde an seiner Stelle zwischen Wien West und Lindau ein Buffet-Barwagen geführt.

Weiterer starker Rückgang des Umsatzes auch während der Sommerperiode zwangen zur Aufgabe des Speisewagens und ganzjährigem Ersatz durch einen Buffet-Barwagen in vorgenannter Strecke ab Beginn der Fahrplanperiode 1964/1965.

Es muß dabei erwähnt werden, daß selbst die Führung eines Buffet-Wagens im Hinblick auf die sehr geringen Umsätze kaum als rentabel beurteilt werden kann.

2.) Liegewagen Calais - Basel - Wien

Wegen Fahrplanänderungen im französischen und schweizerischen Netz mußte mit Beginn der Fahrplanperiode 1960/1961 in der West-Ost-Richtung der Lauf dieses Wagens zwischen Basel und Wien von Ex 110 auf D 220 umgelegt werden.

Ab Beginn der Fahrplanperiode 1964/1965 verkehrt er wieder bei Ex 110, womit nur die ursprüngliche Situation wieder hergestellt wurde.

Die Feststellung, es handle sich um den Entfall dieses Wagens, ist somit unzutreffend.

3.) Schlafwagen Calais - Innsbruck

Der Lauf des bis Ende Mai 1959 bei Ex 111/110 zwischen Calais und Wien West verkehrenden Schlafwagens 1. und 2. Klasse mußte wegen unzureichender Inanspruchnahme bereits mit Beginn der Fahrplanperiode 1959/1960 auf den Abschnitt Calais - Innsbruck beschränkt werden.

Gleich wie bei dem unter 2.) angeführten Liegewagen erfolgte seine Führung vorübergehend mit D 220. Die mit Beginn der Fahrplanperiode 1965/1966 erfolgte Rückverlegung auf Ex 110 bedeutet daher gegenüber den vorangegangenen Jahren ebenfalls keine Einschränkung.

Allerdings wurde bei der Europäischen Fahrplankonferenz 1964 in Stockholm von der Internationalen Schlaf- und Speisewagengesellschaft der von den französischen Staatseisenbahnen und Schweizerischen Bundes-

200/A.B.
zu 191/J

- 3 -

Bahnen unterstützte Antrag auf Beschränkung des Verkehrs dieses Wagens auf die Wintersaison gestellt, wobei seine außerordentlich dürftige Inanspruchnahme während der übrigen Zeitabschnitte - an vielen Tagen waren überhaupt keine Reisenden von und nach Österreich vorhanden - nachgewiesen wurde.

Dem Vertreter der Österreichischen Bundesbahnen bei dieser Konferenz gelang es, versuchsweise Führung in der Sommerperiode 1965 und in der Zeit vom 21. Dezember 1965 bis 19. März 1966 zu erwirken.

Sollte die Besetzung in diesen Zeiträumen die Führung dieses Wagens nicht rechtfertigen, wird sein Ausfall auch in diesen Zeitabschnitten wohl nicht zu verhindern sein.

4.)-7.) Wagen 1. und 2. Klasse Ostende - Innsbruck während des Sommerabschnittes,

Liegewagen 2. Klasse Ostende - Innsbruck während des Sommerabschnittes und der Winterhauptreisezeit,

Wagen 2. Klasse Köln - Innsbruck während der Winterhauptreisezeit und

Wagen 2. Klasse Ulm - Innsbruck im Sommer und während der Winterhauptreisezeit

Der Entfall dieser Kurswagen ist durch die bereits erwähnte Auflassung des für ihre Führung allein in Frage kommenden deutschen Zugpaars 254/253 zwischen Lindau und Ulm bedingt. Die bei der Europäischen Reisezugfahrplankonferenz (EFK) 1963 in Sofia gegen diese Maßnahme von den Österreichischen Bundesbahnen erhobenen Einwände mußten angesichts der einwandfrei nachgewiesenen außerordentlich geringen Besetzung beider Weiden ergebnislos bleiben.

Zu D 234/235/228

Die Verkehrsstrecke des ab 3.6.1956 ganzjährig geführten Kurswagens 1. und 2. Klasse Hagen - Innsbruck (Gegenlauf bei D 235) mußte über Antrag der Deutschen Bundesbahn wegen völlig unzureichender Besetzung ab Beginn des Fahrplanjahres 1961/1962 auf die Winterperiode und wegen Verschiebungsschwierigkeiten in Deutschland außerdem in der Süd-Nord-Richtung auf die Strecke Innsbruck - Ulm beschränkt werden.

Wegen weiteren Frequenzrückganges mußte dem Antrag der Deutschen Bundesbahn stattgegeben werden, den Kurswagen aufzulassen. Es konnte lediglich teilweiser Ersatz durch Verkehr eines Kurswagens 1. und 2. Klasse während der Winterperiode zwischen Ulm und Innsbruck erreicht werden.

200/A.B.
zu 191/J

Der ab 1961 während der Hauptreisezeit des Winterabschnittes bei D 235 laufende Kurswagen 1. und 2. Klasse Innsbruck - Frankfurt (Gegenlauf bei D 228 Kassel - Frankfurt - Innsbruck) wurde über den bei der Europäischen Fahrplankonferenz 1963 in Sofia gestellten Antrag der Deutschen Bundesbahn - ebenfalls wegen sehr schlechter Besetzung - eingestellt.

Der Vorarlberg-Express Ex 117/116, der während der Hauptreisezeit des Sommer- und Winterabschnittes zwischen Dortmund und Innsbruck, in der übrigen Zeit zwischen Ulm und Innsbruck, bzw. Bludenz (mit einem Kurswagen von und nach Köln) verkehrt, ist - außerhalb der Sommer- und Wintersaison - derart schwach besetzt, daß seine ganzjährige Führung bis Innsbruck betriebswirtschaftlich keinesfalls vertretbar wäre. Auch ist ganzjährige Führung des Zugpaares über Ulm hinaus bis Dortmund bei der Deutschen Bundesbahn mangels Rechtfertigung dieser schlecht frequentierten Verbindung unter keinen Umständen zu erreichen.

Gelegentlich einer für den 10.2.1965 in Linz anberaumten Besprechung der für die Fahrplangestaltung maßgebenden Organe der Deutschen Bundesbahn und der Österreichischen Bundesbahnen soll im Beisein von Vertretern des Landesverbandes für Fremdenverkehr in Vorarlberg das Problem der Kurswagenverbindungen zwischen Vorarlberg und dem nordwestdeutschen Raum nochmaliger eingehender Aussprache unterzogen werden.

-.-.-.-.-