



II-3696 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates  
XIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5.905/19-Präs.1/74

1768/A.B.  
zu 1763 /J.  
Präs. am 6. Sep. 1974

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abgeordneten zum Nationalrat Dipl.Ing.Hanreich, Dr.Stix und Genossen, Nr. 1763/J vom 9.Juli 1974: "Berufsverkehr in NÖ"

Zur obigen Anfrage erlaube ich mir, folgendes mitzuteilen:

Zu 1)

In der Studie "Berufsverkehr in Niederösterreich" wird das Ergebnis einer Fragebogenaktion ausgewertet, in der über 150.000 Dienstnehmer Niederösterreichs, das sind rund 40 % der Arbeitnehmer dieses Bundeslandes, zu den Fragen des Berufsverkehrs Stellung genommen haben. Da diese Arbeit eine Übersicht der Erfordernisse des Berufsverkehrs in diesem Bereich vermittelt, wird sie von den Verkehrsunternehmungen bei der Fahrplangestaltung herangezogen werden.

Zu 2)

Das öffentliche Verkehrsangebot in Niederösterreich wird ebenso wie in den anderen Bundesländern unter Koordination durch das Bundesministerium für Verkehr im Rahmen des betrieblich Möglichen laufend den Erfordernissen des Berufsverkehrs angepaßt. Hierbei ergeben sich vor allem im Zugverkehr aber auch im Kraftfahrlinienverkehr Schwierigkeiten dadurch, daß neben dem Berufsverkehr auch auf den Schülerverkehr und den allgemeinen Reiseverkehr Rücksicht genommen werden muß. Die Schaffung getrennter Verkehrs-

verbindungen für den Berufs-, Schüler- und allgemeinen Reiseverkehr ist deshalb schwer möglich, weil besonders in den Spitzenverkehrszeiten die betrieblichen Auslastungsgrenzen (Betriebsmittel-, Personal- und Streckenauslastung) bereits vielfach erreicht sind und außerdem die erforderlichen Anschlüsse an Schnell- und Eilzüge hergestellt werden müssen. Dennoch wurden bisher durch die Ausschöpfung aller verfügbaren Material- und Personalreserven wenn auch nicht spektakuläre, so doch fühlbare Verbesserungen des Berufsverkehrs erreicht.

So wurden auf der Westbahn durch die Einführung eines Stundentaktfahrplanes zwischen Wien und Rekawinkel (teilweise bis Neulengbach) zusätzlich zu den Berufsfahrerzügen schon jetzt Verbesserungen geschaffen, welche im nächsten Jahr noch weiter ausgebaut werden sollen. Weiters wurden einige bessere Berufsverkehrsverbindungen auf der Südbahn und auf der Nordbahn bereits eingerichtet. Bei den Zugverbindungen Wien - Krems und bei den Anschlüssen im Raume St. Pölten sind ab dem Sommerfahrplan 1975 Verbesserungen in Aussicht genommen. Zurzeit wird geprüft, ob auf der Strecke Laa an der Thaya - Wien/Südbahnhof ab dem kommenden Fahrplan ein neues, und zwar beschleunigtes Berufsfahrer-Zugpaar mit einer um rund 40 Minuten gekürzten Fahrzeit geführt werden kann.

Der Kraftwagendienst der Österreichischen Bundesbahnen und der Postautodienst passen sich den geänderten Verkehrserfordernissen durch entsprechende Maßnahmen (wie etwa im Raume Krems durch die Einrichtung einer Rundverkehrslinie durch den KWD) rasch und flexibel an. Im Postautodienst konnte sogar durch die Verdichtung des Kursverkehrs auf der Brünner Straße im politischen Bezirk Mistelbach im ersten Halbjahr 1974 eine Zunahme der beförderten Arbeitnehmer erzielt werden. Vom Postautodienst wurde weiters zwischen Heidenreichstein und Dobersberg im Frühsommer 1974 eine günstige Verkehrsver-

- 3 -

bindung für die Schichtarbeiter eingeführt. Eine ausreichende Verkehrsbedienung im Bereiche des südlichen Wienerwaldes (Breitenfurt-Mauer/Liesing) wurde durch die Führung von 60 Autobuspaaren täglich erzielt. In verschiedenen dichter besiedelten Gebieten wird die Reisegeschwindigkeit durch den Einsatz moderner Großraumbusse gesteigert und gleichzeitig der Fahrkomfort angehoben. Im Raume südlich von Wien hat das Bundesministerium für Verkehr erst kürzlich den Autobuslinienverkehr durch Konzessionserweiterungen neu geordnet. Die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen und der Kraftwagendienst der Österreichischen Bundesbahnen haben in der Folge zwischen Wien und der Südstadt in jeder Fahrtrichtung insgesamt 31 schnelle Autobusverbindungen eingerichtet, sodaß derzeit zusammen mit den 31 Zugpaaren der Badner Bahn täglich von 5 Uhr bis 23 Uhr durchschnittlich alle 17 Minuten eine Fahrgelegenheit des öffentlichen Personenverkehrs besteht.

Neben den laufenden Anpassungsmaßnahmen werden wegen der Einführung der 40-Stundenwoche zusätzlich erhebliche Änderungen im Fahrplangefüge notwendig. Bei vielen Betrieben herrschen zwar noch keine konkreten Vorstellungen über die voraussichtliche Arbeitszeitgestaltung, doch versuchen gegenwärtig die Arbeitnehmervertreter in dieser Hinsicht eine Übersicht herzustellen. Noch im September werden zwischen den Österreichischen Bundesbahnen, der Post- u. Telegraphenverwaltung und den Arbeitnehmervertretungen Verhandlungen zur bestmöglichen Anpassung der Fahrpläne an die bevorstehende Arbeitszeitverkürzung geführt, damit möglichst viele Verbesserungen des Berufsverkehrs realisiert werden können.

Wien, am 1974 09 05  
Der Bundesminister:



Erwin Plöchl (g)