



II-4692 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl.: 5905/17-1/1975

2093 / A.B.
zu 2151 / J.
Präs. am 9. Juli 1975

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abgeordneten Kern, Ing. Schmitzer
und Genossen, Nr. 2151/J-NR/1975 vom
1975 06 10: "Verschlechterung des
Frühverkehrs auf der Westbahnstrecke".

Zur obigen Anfrage erlaube ich mir, wie folgt Stellung zu nehmen:

Zu 1 und 2:

Bis 31.5.1975 hatten die Berufsfahrer von St. Pölten nach Wien zwischen 6 und 7 Uhr morgens täglich drei Zugverbindungen: Den Eilzug E 607 um 6.20 Uhr (Ankunft in Wien-Westbahnhof: 7.10 Uhr), den "Holland-Wien-Expresß" Ex 223 um 6.34 Uhr (Ankunft in Wien-Westbahnhof: 7.20 Uhr) und den Schnellzug Bregenz-Wien D 547 um 6.52 Uhr (Ankunft in Wien-Westbahnhof: 7.35 Uhr).

Die genannten Züge verkehren auch nach dem Fahrplanwechsel, doch mußten die ÖBB ab 1. Juni 1975 die Verkehrszeiten der Züge Ex 223 und D 547 aus folgendem Grunde ändern: Einer internationalen Vereinbarung zufolge mußte die Abfahrt des "Holland-Wien-Expresß" Ex 223 in St. Pölten auf 5.48 Uhr und dessen Ankunft in Wien-Westbahnhof auf 6.40 Uhr vorverlegt werden, weil die Reisedauer des Zuges von Amsterdam nach Wien um eine Stunde und zwanzig Minuten gekürzt wurde. Um den Berufsfahrern ungefähr zur gewohnten Zeit weiterhin eine Fahrgelegenheit nach Wien bieten zu können, wurde der Schnellzug Bregenz-Wien D 547 in eine ähnliche Fahrplanlage gebracht (Abfahrt in St. Pölten: 6.41 Uhr, Ankunft in Wien-Westbahnhof: 7.25). Ein ausreichendes Platzangebot sollte durch Beigabe zusätzlicher Waggons geschaffen werden. Diese Maßnahme hat sich jedoch insbesondere an Montagen als unzureichend erwiesen:

So entstand durch die höhere Zusteigefrequenz und durch Ladetätigkeiten eine größere Verspätungsanfälligkeit. Diese Verspätungen konnten nicht eingebracht werden, weil die Fahrzeitreserven wegen der hohen Auslastung des Zuges nicht ausgeschöpft werden konnten. Ferner konnte das knappe Sitzplatzangebot an Montagen durch weitere Waggonbeigaben wegen der Überlänge der Zugsgarnitur nicht gesteigert werden.

Die ÖBB führen diesen Zug deshalb bereits seit 23. Juni in zwei Teilen: Der erste Teil wird in Amstetten eigens für den Berufsverkehr eingesetzt und verkehrt an Werktagen außer an Samstagen zu den bereits erwähnten Zeiten. Das Platzangebot ist ausreichend. Da keine Ladetätigkeiten anfallen, verkehrt der Zug pünktlich. Die Berufsfahrer können aber auch den zweiten Teil, also den Stammzug Bregenz-Wien, der wenige Minuten später nachfolgt und seit der Doppelführung ohne wesentlichen Verspätungen verkehrt, wählen.

Nach den Übergangsschwierigkeiten zu Beginn der Fahrplanperiode besteht nunmehr für den Berufsfahrerverkehr zwischen St. Pölten und Wien in den Morgenstunden ein zufriedenstellendes Verkehrsangebot. Für jene Berufsfahrer, die mit dem vorverlegten "Holland-Wien-Expresß" zu ihren Wiener Arbeitsstätten fahren können, ist die Verkehrsbedienung gegenüber der vorigen Fahrplanperiode sogar wesentlich besser geworden.

Von dieser Verbesserung machen täglich bereits 170 Arbeitnehmer Gebrauch.

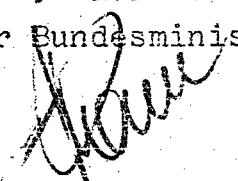
Zu 3:

Die ÖBB sind nach dem Bundesbahngesetz verpflichtet, das Unternehmen nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen. Deshalb werden unternehmensintern alle Möglichkeiten geprüft, welche zu einer wirtschaftlichen Geschäftsgebarung beitragen können. So wurde unter anderem auch untersucht, ob bei den über den deutschen

Korridor verkehrenden Triebwagenschnellzügen "Alpenland", "Bodensee", "Montfort" und "Tirolerland" die Fahrpreiser-mäßigungen für den Schüler- und Berufsfahrerverkehr eingestellt werden sollten. Nach Abwägen aller Faktoren wurde dann im Einvernehmen mit mir davon Abstand genommen.

Wien, 1975 07 07

Der Bundesminister:



(Erwin LANC)