



REPUBLIK ÖSTERREICH
Der Bundesminister für Verkehr

II-3376 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

Pr.Zl. 5905/35-1-1981

1538/AB
1982 -01- 29
zu 1525/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
Abg. Dr. König und Genossen, Nr. 1525/J-
NR/1981 vom 1981 11 30, "Kraftwagendienst
der ÖBB"

Ihre Anfrage beehre ich mich, wie folgt zu beantworten:

Zur Einleitung

Die beiden größten Wiener Bahnhöfe, Süd- und Westbahnhof, wurden in den Flughafenverkehr des Kraftwagendienstes der ÖBB mit 1. Mai 1980 einbezogen. Damit sollte nicht nur ein regionales Verkehrsbedürfnis erfüllt, sondern vor allem eine sinnvolle Ergänzung im Rahmen des Gesamtverkehrsangebotes Schiene - Straße - Flugzeug eingeführt werden. Der Einführungszeitpunkt wurde bereits im Hinblick auf den ab Mai 1982 vorgesehenen erweiterten "Austro-Taktverkehr" auf der Westbahnstrecke gewählt, weil die Einführungsphase für neue Verkehrsangebote trotz ausreichender Werbung erfahrungsgemäß mit etwa zwei Jahren angenommen werden muß.

Diese Verbindung ermöglicht es, den Flughafen bzw. in umgekehrter Richtung die beiden Bahnhöfe rasch und direkt, ohne Umsteigen, zu erreichen. Früher dagegen mußte der Reisende zwischen Westbahnhof und City-Air-Terminal, gleichgültig ob er die Stadt- oder Straßenbahn benützte, mindestens einmal um-

steigen und zusätzlich eine Fahrkarte lösen. Die neue Direktverbindung des Kraftwagendienstes der ÖBB ist daher zweifellos attraktiver als ein unterbrochener Verkehr mit mehreren öffentlichen Verkehrsmitteln.

Die erwähnte Verspätung am 7.11.1981 ergab sich aus dem unvorhergesehenen Ausfall eines Kraftwagenlenkers, was seit der Verkehrsaufnahme, also innerhalb von 18 Monaten, erstmals vorkam. Aufgrund des Vorfalls wurde aber die Kraftwagenbetriebsleitung nochmals angewiesen, den Bahnhof in einem Verspätungsfall zu informieren. Aus diesem, wenn auch bedauerlichen, Einzelfall sollte jedenfalls nicht auf die Unzweckmäßigkeit der Linienführung geschlossen werden.

Zu 1

Die durchschnittliche Auslastung in der Relation Wien/City-Air-Terminal (Hilton) - Flughafen Wien/Schwechat betrug je Kursfahrt in der Zeit von Jänner bis September 1981 lag bei 30 Personen.

Zu 2

Im selben Zeitraum benützten durchschnittlich sieben Reisende die Relation Wien Westbahnhof - Wien Südbahnhof - Flughafen Wien/Schwechat.

Zu 3

Dieser Kraftfahrlinie sind Kilometerkosten inklusive Personalkosten von S 12,20 zuzuordnen.

Zu 4

Rein rechnerisch wird der Abgang auf dieser Linie im Jahre 1981 1,28 Mio S betragen. Aus einer isolierten Betrachtung kann aber noch keine Aussage über den wirtschaftlichen Wert der Linie abgeleitet werden, da es sich beim Erhebungszeitraum einerseits um die Einführungsphase handelt, andererseits aber einkalkuliert werden müßte, daß es sich um eine reine Zubringerlinie handelt und etliche Fluggäste erst aufgrund dieser guten Verbindung die Bahn zur An- bzw. Abreise benützen.

Zu 5

Die Buslenker für diese Linie wurden aufgrund spezieller Kenntnisse ausgesucht, außerdem werden im Sinne eines reibungslosen Einsatzes Lenker mit einem Wohnort in unmittelbarer Nähe des Einsatzortes herangezogen. Eine - mögliche - Verwendungsänderung dieser Buslenker könnte nur schrittweise erfolgen.

Zu 6

Die Frequenzen dieser Linie wurden und werden laufend erhoben und weisen eine ständig steigende Zunahme auf. Im Frequenzspitzenmonat September 1980 wurden beispielsweise 11.315 Personen befördert, im September 1981 bereits 16.118. Dies entspricht einer Zunahme von 42,4 %.

Die Wirtschaftlichkeitsprüfung einer neu eingerichteten Kraftfahrlinie ergibt erfahrungsgemäß erst nach der zweijährigen Einführungsphase einen aussagefähigen Wert.

Zu 7

Für die Zeit der Einführungsphase wurde eine durchschnittliche Auslastung mit 10 Personen angenommen. Daß dies realistisch war, beweisen die durchschnittlichen Frequenzen von Juli bis September 1981, die mit 9,28 Personen nahe dem angestrebten Ziel lagen.

Zu 8

Die Reisenden werden schon im Zug durch einen Hinweis im aufliegenden "Zugbegleiter" über den Flughafenschnellverkehr informiert. Nach der Ankunft wird in beiden Bahnhöfen mit einer Lautsprecherdurchsage auf den Flughafenbus hingewiesen.

Im West- und Südbahnhof wurde außerdem für eine entsprechende Beschilderung mit Hinweisen für die Linie gesorgt. Wegen der Fülle der den Reisenden anzubietenden optischen Informationen auf den Bahnhöfen ist aber eine besondere Heraushebung aus informationstechnischen Gründen kaum möglich.

Zu 9

Wie erwähnt, kann die Wirtschaftlichkeit einer Kraftfahrline erst nach einer gewissen Einführungszeit beurteilt werden, wobei zu berücksichtigen ist, daß eine stark unterschiedliche Auslastung während der Winter- und Sommermonate besteht. Es werden daher erst die Frequenzzahlen der Wintermonate 1981/82 die Grundlage für eine Entscheidung darüber bilden, ob und in welchem Umfang das bestehende Verkehrsangebot den Frequenzergebnissen anzupassen sein wird.

Langfristig gesehen wird auch noch zu prüfen sein, ob nach Inbetriebnahme der Flughafenbahn bzw. dem Vollausbau der U-Bahn in Wien eine genügend große Verkehrsnachfrage besteht, welche die Führung eigener Kraftfahrlinien vom West- und Südbahnhof zum Flughafen erfordert.

Wien, 1982 01 21
Der Bundesminister

