



II-4529 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5905/19-1-1982

2089/AB

1982-11-22

zu 2087/13

ANFRAGEBEANTWORTUNG

der schriftlichen Anfrage der Abg. Dr. Schüssel
und Genossen, Nr. 2087/J-NR/1982 vom 1982 09 24,
"Fahrplangestaltung der Bahnstrecke Wien - Krems"

Ihre Anfrage beehre ich mich, wie folgt zu beantworten:

Zu 1

Die in der Einleitung der Anfrage und im Punkt 1 getroffene Feststellung, die ÖBB würden auf Anregungen zur Fahrplanverbesserung nicht reagieren, entspricht nach dem mir gegebenen Bericht der ÖBB nicht den Tatsachen. Auch im Anlaßfall haben die ÖBB auf das in der Anfrage zitierte, mit 9.8.1982 datierte und am 20.8.1982 eingelangte Schreiben des "Komitees für Fahrplanverbesserung Krems - Wien" mit Schreiben vom 14.9.1982, Zl. 33203-113-1982, ausführlich geantwortet.

Darüberhinaus bestand für das Komitee auch Gelegenheit diese Fragen anlässlich der im Rahmen der Kammer für Arbeiter und Angestellte NÖ am 15. September 1982 in Krems an der Donau stattgefundenen Fahrplanbesprechung über den Berufsfahrerverkehr dieser Region und bei der Fahrplanbesprechung im Rahmen der Arbeiterkammer Wien in Wien am 17. September 1982 aufzuwerfen.

- 2 -

Damit sei am Anlaßfall dargetan, daß die ÖBB nicht nur bereit sind, auf Anregungen zu reagieren, sondern vielmehr versuchen, die Fahrplänen im engsten Einvernehmen mit den Interessensvertretungen, den Landesfremdenverkehrsdirektoren und den zuständigen Landesinstanzen zu erstellen.

Zu 2

Was die konkret angeregten Fahrplanänderungen anlangt, kann, wie durch Frequenzzählungen festgestellt wurde, bei Führung eines zusätzlichen Zuges zwischen Krems und Wien nur mit einer geringen Inanspruchnahme dieser Verbindung gerechnet werden. Daher rechtfertigen es wirtschaftliche Überlegungen an sich nicht, einen zusätzlichen Zug zu führen.

Da auch der Bürgermeister der Stadt Krems die Frage dieser Tagesrandverbindung aufgeworfen hat, werden aber die ÖBB im direkten Kontakt mit dem Bürgermeister und daran Interessierten aus dem Bereich der Stadt Krems alle Möglichkeiten besprechen und prüfen, ob Verbesserungen herbeigeführt werden können.

Ungeachtet des Ergebnisses der Überlegungen für 1983 wird sich eine grundlegende Änderung der Verkehrssituation aber jedenfalls dann ergeben, wenn der geplante Taktverkehr zwischen Wien FJB und Tulln die Verteiler- und Zubringerfunktion der Fernzüge übernehmen kann.

Zu 3

Die ÖBB modernisieren schrittweise ihren gesamten Wagenpark. Durch ein im Jahre 1979 begonnenes Waggonsonderprogramm erhalten die ÖBB bis 1983 insgesamt 600 moderne Reisezugwagen. Daran schließt ein im Sommer dieses Jahres beschlossenes neuerliches Waggonbauprogramm mit insgesamt 450 Einheiten an. Bereits jetzt sind von den insgesamt 110 im Bereich der Franz-Josefs-Bahn eingesetzten ausschließlich vierachsigen Waggonen, 30 der modernen Bauart "Schlieren" im Einsatz. Mit der weiteren Auslieferung von neuen Waggonen wird sich diese Zahl schrittweise erhöhen.

- 3 -

Ihre Frage nach Initiativen für den Verkehrsverbund im sogenannten Verbundraum Ost, also jener Region, in der 40% aller Österreicherinnen und Österreicher leben, ist mir ein willkommener Anlaß, einmal mehr aufzuzeigen, daß es hierfür keiner neuerlichen Initiativen der Österreichischen Bundesbahnen bedarf. Die Österreichischen Bundesbahnen erbringen vielmehr seit Jahr und Tag gewaltige Vorleistungen für einen Verkehrsverbund, tragen sie doch allein die Betriebslast jeder Schnellbahnstrecke und des für den Verbundgedanken relevanten Regionalverkehrs. Auch die Buslinien von Post und Bahn müssen als verbundrelevante öffentliche Verkehrseinrichtungen betrachtet werden, für die diese beiden Bundesbetriebe alleine die Betriebslast tragen. Die Frage nach dem Zustandekommen des Verkehrsverbundes ist aber - und dies sei mit aller Deutlichkeit unterstrichen - längst nicht eine Frage der Trägerschaft von Betriebslasten. Die seit geraumer Zeit geführten Verhandlungen zwischen dem Bund und den Bundesländern Wien, Niederösterreich und Burgenland - also jenen Gebietskörperschaften, in deren Interessensbereich der Verbundraum Ost fällt - beziehen sich bekanntlich auf die Frage der Trägerschaft für verbundspezifische Lasten. Darunter versteht man jene zusätzlichen Lasten der Verkehrsunternehmen, die durch die Einführung einer einheitlichen Verbundfahrkarte für den gesamten Verbundraum erwachsen. Diese Verbundfahrkarten kommen vor allem den Pendlern zugute, welche die öffentlichen Verkehrsmittel im Verbundraum benützen und künftighin für verschiedene öffentliche Verkehrsmittel im Verbundraum nur mehr einen Fahrschein benötigen. Aber auch für die Abdeckung dieser Lasten liegt seit langem die Erklärung des Bundes vor, die Hälfte davon zu übernehmen. Zur Bewältigung der Verbundfrage bedarf es demnach noch einer Übereinkunft zwischen den drei Bundesländern zur Übernahme der verbleibenden Kostenhälfte.

Wien, 1982 11 22
Der Bundesminister

