



## REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft  
und VerkehrII-4089 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode

1879 IAB

1986 -04- 18

zu 1865 IJ

Pr. Zl. 5905/5-1-1986

## ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abgeordneten Dr. FEURSTEIN und Genossen vom 19. Februar 1986, Nr. 1865/J-NR/1986, "unrichtige und unvollständige Beantwortung der Anfrage 1677AB durch den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr"

Ihre Anfrage beehre ich mich, wie folgt zu beantworten:

Wie im Motiventeil der Anfrage Nr. 1712/J vom 7. November 1985 selbst festgestellt wurde, ist im Zuge der Auflassung der Bregenzerwaldbahn durch die Post und den Kraftwagendienst der Österreichischen Bundesbahnen ein modernes und attraktives Busnetz eingerichtet worden. Durch diese Verbesserung des Verkehrsangebotes war es möglich, die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel im Bregenzerwald zu steigern.

Diese Ausführungen zeigen, daß mit der für die Einstellung der Bregenzerwaldbahn angebotenen Ersatzlösung den Wünschen der Bevölkerung in großzügiger Weise Rechnung getragen worden ist. Wenn derzeit noch nicht alle Tarifangebote verwirklicht wurden, ist dies darauf zurückzuführen, daß solche Angebote nur in Abstimmung mit dem übrigen Tarifgefüge verwirklicht werden können und daß vor

- 2 -

Einführung solcher Angebote eine sorgfältige Marktbeobachtung notwendig ist. Von den drei im Konzept des Nachfolgeverkehrs genannten Tarifangeboten wurde die von Verkehrskunden hauptsächlich begehrte ermäßigte Rückfahrkarte bereits realisiert. Für die Einführung der beiden anderen Tarifiermäßigungen, deren Zusage nie in Abrede gestellt wurde, sind auch wegen der inzwischen angeregten weiteren tariflichen Maßnahmen - wie etwa Monatskarten und Drei-Tages-Karten - noch Markterhebungen notwendig. Mit diesen Erhebungen soll sichergestellt werden, daß ein den Kundenbedürfnissen am besten entsprechendes Tarifangebot bereitgestellt wird. Es wäre nämlich betriebswirtschaftlich nicht vertretbar, ohne solche Vorarbeiten ein auf die Kundenbedürfnisse unter Umständen nicht eingehendes Tarifangebot einzuführen.

Die Bedeutung des Fremdenverkehrs im Bregenzerwald wurde und wird keinesfalls vernachlässigt. Wenn aber eine Beziehung zu Verkehrslösungen im Waldviertel hergestellt wird, scheint übersehen zu werden, daß gerade bei allen Verkehrslösungen im Waldviertel auch dessen Lage an einer den Verkehr sehr behindernden Grenze und dessen Wirtschaftskraft berücksichtigt werden müssen; Positionen, die einen linearen Vergleich mit dem Bregenzerwald wahrlich nicht zulassen.

Zu Frage 1:

Die Regionalkarte im Bregenzerwald wurde deswegen bisher nicht ausgegeben, da zur Erstellung eines sinnvollen Tarifangebotes derzeit noch Untersuchungen erforderlich sind. Diese haben im Zusammenhang mit den nunmehr anhängigen Gesprächen über die Einführung eines Verkehrsverbundes einen neuen Aspekt erhalten. Es besteht aber jedenfalls die Bereitschaft, einen Pilotversuch durchzuführen.

- 3 -

Zu Frage 2:

Die Winter-Saisonkarte wurde bisher deswegen noch nicht eingeführt, da über deren Gültigkeitsdauer - nämlich an Wochenenden oder an allen Tagen einer Woche - noch Gespräche anhängig sind. Eine derartige Karte in der einen oder anderen Form wird jedenfalls in der kommenden Wintersaison 1986/1987 aufgelegt werden.

Zu Frage 3:

Bei der in der Anfrage genannten "preisgünstigen 1-Tages-Karte" haben die bisherigen Erfahrungen ergeben, daß nur marginale Erhöhungen der Frequenzen aber sehr merkbliche Einnahmenverluste zu erwarten sind. An die Ausgabe einer derartigen Karte ist daher vorerst nicht gedacht.

Zu Frage 4:

Die derzeit laufenden Verhandlungen zielen unter anderem darauf ab, diejenigen Postlinien, die den Bregenzerwald mit dem Rheintal verbinden, in einen Verkehrsverbund Vorarlberg einzubeziehen.

Wien, am 17. April 1986

Der Bundesminister:

