

**II- 3534 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode**



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 73 75 07
Fernschreib-Nr. 111800
DVR: 0090204

Zl. 5905/1-Info-88

1475 /AB

1988 -03- 2 1

zu 1487 /J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
Abg. Mag. Dr. Neidhart und Genossen vom
21. Jänner 1988, Nr. 1487/J-NR/87, "Aus-
dehnung der VOR Zone 200 bis Silberwald"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 bis 3:

Der bestehende Tarifzonenplan ist aufgrund übereinstimmender Willenserklärungen der vier am Verkehrsverbund Ost-Region beteiligten Gebietskörperschaften (Bund, Land Wien, Land Niederösterreich, Land Burgenland) gestaltet worden. Bei der Festlegung der Zonen wurden vor allem die Anliegen der Landesplanung und der zu diesem Zeitpunkt gültige leistungsbezogene Tarif der Österreichischen Bundesbahnen berücksichtigt.

Mit der Einführung des Verkehrsverbundes haben sich zwangsläufig neue Zonengrenzen und damit Fahrpreisstaffeln ergeben, wobei in erster Linie der wirtschaftlichen Situation der Verkehrsunternehmungen Rechnung getragen und Fahrpreiserhöhungen aufgrund der Verbundkonstruktion vermieden werden mußten. Unter dieser Zielrichtung eines einheitlichen Systems war eine Rücksichtnahme auf die Gemeindezugehörigkeit einzelner Bahnhöfe oder Haltestellen nur sehr beschränkt möglich.

Die Zoneneinteilung des Verkehrsverbundes Ost-Region erfolgte entsprechend der kilometrischen Lage der Haltestellen - ausgehend von der Wiener Stadtgrenze - in etwa 10-Kilometer-Schritten. Um jedoch eine wesentliche Verteuerung für den

- 2 -

Fahrgast bei "Überschreiten" einer Tarifzonengrenze zu verhindern, wurden zusätzlich die von Ihnen genannten Überlappungsbereiche (Ausweitungen einer Tarifzone in die benachbarte Tarifzone) geschaffen. Diese haben z.B. zur Folge, daß für die zonenüberschreitende Fahrt von Silberwald nach Deutsch-Wagram nur der Fahrpreis für eine Tarifzone zu bezahlen ist. Da die Haltestelle Silberwald von der Wiener Stadtgrenze um 4 km weiter entfernt ist als der Bahnhof Strasshof, wurde sie, dem Tarifaufbau des Verkehrsverbundes Ost-Region entsprechend, einer anderen Tarifzone zugeordnet. Es muß aber in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen werden, daß auch vor der Verbundeinführung der ÖBB-Tarif z.B. für die Strecke Stasshof - Wien Nord (23 km) niedriger war als für die Verbindung Silberwald - Wien Nord (27 km) und dies bei Inanspruchnahme des ÖBB-Tarif (z.B. von Halbpriemermäßigungen) für bestimmte Relationen (z.B. Strasshof - Floridsdorf 18 km, Halbpriem S 14,-; Silberwald - Floridsdorf 22 km, Halbpriem S 21,-) auch heute noch zutrifft. Auch im Kraftfahrlinientarif bestehen ähnliche Fahrpreisunterschiede.

Gegen die Schaffung eines Überlappungsbereiches von Strasshof nach Silberwald sprachen und sprechen folgende Überlegungen:

- Eine derartige Konstruktion wäre systemwidrig, da es hierdurch in Silberwald zum Aneinanderstoßen der Überlappungsbereiche 200 und 400 käme; dies hätte den Wegfall der Zone 300 und damit eine nicht mehr vertretbare Verbilligung zur Folge (die 1. Außenzone einschließlich der Überlappungsbereiche würde von Traisengasse bis Weikendorf-Dörfles reichen, was einen Verbundfahrpreis von S 13,- für die Einzelfahrt für 31 km bedeuten würde. Nach dem außerhalb des Verbundbereiches geltenden ÖBB-Tarif lägen die Kosten bei S 56,-).

- 3 -

- Eine eventuellen gleichzeitigen Weglassung des Überlappungsbereiches 400 hätte Verteuerungen aller Relationen von Silberwald über Gänserndorf hinaus (Richtung Bernhardsthal, Marchegg und Gaweinstal) um jeweils einen Zonenfahrpreis zur Folge.

Was die im Motiventeil Ihrer Anfrage angesprochene Regelung für das Stadtgebiet Klosterneuburg anlangt, so ist festzustellen, daß eine solche derzeit noch nicht existiert. Die in diesem Bereich geplante Änderung der Zoneneinteilung ist primär im Zusammenhang mit der im Hinblick auf die in Phase II notwendigen Gleichstellung der Fahrpreise für Einzelkarten zwischen Schiene und Straße zu sehen und wird erst im Zuge der Einbeziehung der regionalen Kraftfahrlinien realisiert werden.

Wien, am 18. März 1988

Der Bundesminister

