



II-359 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

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

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5905/63-4-90

31/AB

1991 -01- 14

zu 15 J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
Abg. Höchtl und Genossen vom 14. November
1990, Nr. 15/J-NR/1990, "Verbesserungen des
öffentlichen Nahverkehrs im Bereich der
Wienerwaldgemeinden"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

"Werden Sie, soweit der Bund davon betroffen ist, einer Aus-
weitung der VOR-Kernzone bis zur jeweils ersten Park-and
Ride-Anlage außerhalb Wiens zustimmen?"

"Wenn nein, warum nicht?"

Der bestehende Tarifzonenplan ist aufgrund übereinstimmender
Willenserklärungen der vier am Verkehrsverbund Ost-Region
beteiligten Gebietskörperschaften (Bund, Land Wien, Land
Niederösterreich und 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 ÖBB berücksichtigt.

Allfällige Änderungen des Verbundraumes können entsprechend
der derzeitigen Vertragslage nur aufgrund des Beschlusses der
Gesellschafterversammlung (Bund, Land Wien, Land Nieder-
österreich und Land Burgenland) unter Bedachtnahme auf die
Folgekosten (Betriebskosten, Durchtarifizierungsverlust im Ver-
hältnis zu den Tarifeinnahmen) vorgenommen werden.

- 2 -

Im vorliegenden Fall gebe ich daher zu bedenken, daß bei Realisierung dieses Wunsches alle anderen Gemeinden, deren Bahnhof eine Station nach der Kernzonengrenze liegen würde, mit gleichem Recht eine Ausweitung des Zonenbereiches verlangen könnten. Dies würde nicht nur zu Mindereinnahmen führen, sondern in der Folge das bestehende Tarifsysteem in seiner Gesamtheit in Frage stellen.

Weiters darf ich auch auf die verkehrspolitische Zielsetzung hinweisen, wonach leistungsfähige Park & Ride Anlagen nicht erst an der Kernzonengrenze, sondern bereits in Außenzonen in möglichst großem Abstand vom Ballungsraum eingerichtet werden sollen, um die Verkehrsbelastung nicht noch weiter zu erhöhen.

Zu Frage 3:

"Welche Planungen bestehen seitens der ÖBB hinsichtlich eines 30-Minuten-Taktfahrplanes auf der Westbahn für den Nahverkehr?"

Im Rahmen des Projektes "Neue Bahn" entwickeln die ÖBB derzeit ein vollkommen neues Fahrplansystem "Neuer Austrotakt NAT 91", mit dem ab 2. Juni 1991 österreichweit wesentliche Angebotsverbesserungen (dichteres Zugangebot, kürzere Umsteigezeiten) realisiert werden können.

Im Zuge des NAT 91 ist auf der Westbahn neben der stündlichen Führung von Schnellbahnzügen zwischen Wien und Neulengbach die Einrichtung eines Regionalzug-Studentaktes zwischen Wien und St. Pölten vorgesehen. Diese Regionalzugverbindungen werden im Abschnitt Wien - Neulengbach beschleunigt geführt und in Neulengbach über optimale Anschlußverknüpfungen mit den Zügen der S 50 verfügen.

Während der Spitzenzeiten des Berufs- und Schülerverkehrs wird das verbesserte Verkehrsangebot vor allem im Nahbereich Wiens bis Rekawinkel bedarfsgerecht verdichtet.

- 3 -

Zu Frage 4:

"Bis wann ist der Einsatz der neuen Triebwagengarnituren 4020 auf allen öffentlichen Nahverkehrsstrecken von und nach Wien geplant?"

Die modernen, 120 km/h schnellen Triebwagen der Reihe 4020 werden - unter Berücksichtigung eines möglichst effizienten Einsatzes - insbesondere für den Nah- und Regionalverkehr mit einer Fahrplanhöchstgeschwindigkeit von 120 km/h verwendet.

In diesem Zusammenhang darf ich ergänzend festhalten, daß im Raum Wien 97 moderne Garnituren der Reihe 4020 und lediglich 34 ältere Garnituren der Reihe 4030 stationiert sind. Da eine weitere Auslieferung von Fahrzeugen der Reihe 4020 nicht vorgesehen ist, werden als Ersatz für die noch im Einsatz befindlichen Garnituren der Reihe 4030 - den hinkünftigen betrieblichen Anforderungen entsprechend - neue Fahrzeuge unter den Gesichtspunkten des neuesten technischen Standards konzipiert.

Zu Frage 5:

"Werden Sie die Bundesbus-Geschäftsstelle anweisen, für die Busse von Post und KWD ebenfalls einen Taktverkehr mit Zubringerfunktion zu den Regionalzügen im Bereich der Wienerwaldgemeinden einzurichten?"

Die Bundesbusdienste werden vor allem im Hinblick auf die bevorstehende Einführung des NAT 91 das vorhandene Verkehrsangebot den Vorgaben und Erfordernissen dieses Taktverkehrs soweit als möglich anpassen.

Die Einrichtung eines Taktverkehrs im Bundesbusdienst mit Zubringerfunktion zu den Regionalzügen im Bereich der Wienerwaldgemeinden kann aber nur unter Bedachtnahme auf das bestehende Verkehrsbedürfnis und im Einvernehmen mit der Ver-

- 4 -

kehrverbund Ost-Region Gesellschaft mbH erfolgen. Dabei wäre aber insbesondere die Frage der entsprechenden zusätzlichen Kostentragung zu klären.

Zu Frage 6:

"Werden Sie die Bundesbus-Geschäftsstelle veranlassen, zwei bedarfsorientierte Busspätverbindungen für den Raum Neupurkersdorf einzurichten?"

Ich habe die Bundesbus-Geschäftsstelle angewiesen, in ihrem Wirkungsbereich die Möglichkeit der Einrichtung zweier bedarfsorientierter Busspätverbindungen für den Raum Neupurkersdorf im Zusammenwirken mit der VOR-Gesellschaft mbH zu prüfen. Ich darf allerdings darauf hinweisen, daß ein Leistungsauftrag an die Bundesbusdienste aufgrund der geschlossenen Verträge nur durch die VOR Gesellschaft mbH erfolgen kann.

Zu Frage 7:

"Welche Planungen für den Infrastrukturausbau für den öffentlichen Nahverkehr im Bereich der Wienerwaldgemeinden gibt es bei den ÖBB?"

Im Bereich der Region Wienerwald ist der nahverkehrsgerechte Ausbau der Südbahn zwischen Liesing und Wiener Neustadt hervorzuheben. Mit diesem Streckenausbau (Investitionsvolumen rund 1,9 Mrd. Schilling) wurde bereits im Jahre 1990 begonnen.

Bis zum Jahresende 1997 sollen die Baumaßnahmen soweit abgeschlossen sein, daß die Aufnahme eines Nahverkehrs im Taktsystem möglich ist.

Darüberhinaus ist längerfristig der Bau einer neuen Hochleistungsstrecke zwischen Wien und St. Pölten vorgesehen. Nach Fertigstellung dieser Strecke wird es möglich sein, das Nahverkehrsangebot auf der bestehenden Strecke nachhaltig zu verbessern.

- 5 -

Zu Frage 8:

"Bis wann ist die Errichtung einer Bahnhaltestelle Neu-Purkersdorf (km 15,3) geplant?"

Die Errichtung einer Haltestelle "Neu Purkersdorf" wird von den ÖBB insbesondere aus Kapazitätsgründen (starker Überregionaler Reiseverkehr, ständig steigendes Güterverkehrsvolumen) derzeit nicht in Erwägung gezogen.

Wien, am 11. Jänner 1991

Der Bundesminister

