II-9517 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

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. 5905/15-4-93

4271 /AB
1993 -04- 22
zu 4331 /J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg. Kiss und Kollegen vom 25. Februar 1993, Zl. 4331/J-NR/1993 "Unregelmäßigkeiten durch den Taktfahrplan der ÖBB"

Zum Motiventeil der Anfrage:

In der Relation Wien Südbf - Lackenbach stehen derzeit folgende drei Eilzugverbindungen zur Verfügung:

	E 1953	E 1955	E 1957
Wien Südbf	ab 14.15 Uhr	16.59 Uhr	17.40 Uhr

*Schon aus den divergierenden Abfahrtszeiten ist zu ersehen, daß diese 3 Zugverbindungen **nicht** taktintegriert verkehren, sondern speziell auf die Bedürfnisse der Berufsfahrer im Nachmittagsverkehr ausgerichtet sind.*

Eine Überprüfung des Pünktlichkeitsgrades aller drei Züge zwischen 1. Jänner 1993 und 4. März 1993 ergab, daß die Verspätungen im Bf Ebenfurth - bis auf zwei Ausnahmen - nie den Wert von 3 Minuten überstiegen. Die großen Verspätungen am 29. Jänner 1993 (E 1955) sowie am 24. Februar 1993 (E 1955) waren auf witterungsbedingte Umstände (starke Schneeverwehungen) zurückzuführen.

Diese Fälle stehen jedoch in keinem Zusammenhang mit der Einführung des Taktfahrplanes auf der Pottendorfer Linie.

Der angesprochene Lokwechsel in Ebenfurth bei einem Eilzug Wien Süd - Lackenbach hat seine Begründung darin, daß anlagebedingt der Zug "gestürzt" werden muß, d.h. eine Lokmanipulation ohnedies erzwungen wird.

Zu Ihren Fragen darf ich im einzelnen wie folgt Stellung nehmen:

Zu Frage 1:
"Welchen Stellenwert hat für Sie im Rahmen des Taktfahrplanes eine für Pendler vorteilhafte und sinnvolle Fahrplangestaltung?"

Bei der Fahrplangestaltung ist selbstverständlich auf die Bedürfnisse der Arbeits- und Schulpendler entsprechend Rücksicht zu nehmen.

Grundsätzlich zwingt allerdings die Rücksichtnahme auf Pendlerwünsche häufig zu Kompromissen in der Fahrplangestaltung, sodaß in den Hauptverkehrszeiten die Systematik des Taktes vielfach angepaßt werden muß. Wie aus vielen Streckenfahrplänen hervorgeht, ist diese Kompromißbereitschaft bei der Fahrplangestaltung der ÖBB durchaus gegeben.

Zu Frage 2:
"Werden Sie die nötigen Schritte setzen, um den Taktfahrplan laufend auf seine Effizienz zu überprüfen?"

Die ÖBB haben eine Sonderkommission eingesetzt, deren Aufgabe es ist, alle Eil- und Regionalzüge im ganzen Bundesgebiet auf ihre Fahrgastfrequenz zu überprüfen. Die Erkenntnisse werden zum Fahrplanwechsel in einer Anpassung an die Erfordernisse ihren Ausdruck finden.

Zu den Fragen 3, 4 und 5:

"Wann werden die offensichtlich vorhandenen Mängel am Fuhrpark beseitigt sein?

Werden Sie in dieser konkret angeführten Angelegenheit eine Verbesserung der Situation herbeiführen?

Wann können Sie gewährleisten, daß im Zuge der Einführung des Taktfahrplanes verursachte organisatorische Mängel endgültig behoben sein werden?"

Zu diesen Fragen ist festzustellen, daß es sich um Angelegenheiten der Organe der ÖBB handelt; seit dem neuen Bundesbahngesetz 1992 gibt es für solche Fragen kein Weisungsrecht des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr mehr.

Ich darf auch anmerken, daß seitens des Landes Burgenland in dieser Hinsicht seit Einführung des NAT 91 keine Wünsche an den Bund herangetragen wurden.

Wien, am 21. April 1993
Der Bundesminister