

3626/AB XXI.GP

Eingelangt am: 17.05.2002

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3628/J-NR/2002 betreffend Tourismusströme im Generalverkehrsplan 2002 nicht berücksichtigt, die die Abgeordneten Schwemlein und GenossInnen am 20. März 2002 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

In der Einleitung zur vorliegenden Anfrage werden in einer detaillierten Aufstellung die inhaltlichen Schwerpunkte und Ziele des Generalverkehrsplans hervorgehoben.

Dass bei dessen Erstellung auch eine genaue Abstimmung mit europäischen und internationalen Aspekten erfolgt ist, geht allein schon daraus hervor, dass die hochrangigen österreichischen Verkehrsnetze erstmals lückenlos in die Netze von TEN und TINA eingepasst sind.

Um auch die zeitliche Umsetzung der Ausbaumaßnahmen mit den benachbarten Reformländern abzustimmen, fand am 7. September 2001 in Wien eine Regionalkonferenz statt, an der die Verkehrsminister bzw. Staatssekretäre aus Polen, Tschechien, der Slowakei, Ungarn und Slowenien teilnahmen.

Die grundsätzliche und sehr weitgehende Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger drückt sich in den entsprechend hohen Anteilen, insbesondere der Schiene, am Gesamtinvestitionsvolumen aus und entspricht auch den Zielen des EU-Weißbuchs.

Fragen 1 und 5:

Wie wird die Tatsache begründet, dass der österreichische Flugverkehr nicht im Generalverkehrsplan bearbeitet wurde?

Warum enthält der Generalverkehrsplan 2002 kaum Hinweise darauf, wie Flughäfen und deren Vernetzung mit Straße und Schiene durchgeführt werden?

Antwort:

Der Generalverkehrsplan ist als Ausbauprogramm für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes konzipiert und schließt auch die erforderlichen Finanzierungen mit ein. Die Infrastruktur des Flugverkehrs sind im wesentlichen die Flughäfen. Da diese nicht im Bundeseigentum stehen, sind sie nicht Gegenstand des Generalverkehrsplans. Wohl aber ist die Einbindung der Flughäfen in das hochrangige Straßen- und Schienennetz eine Aufgabe des Generalverkehrsplans, die - wie die Beispiele von Wien, Linz und Graz zeigen - auch behandelt wurden. Hinsichtlich der

Regionalflughäfen ist festzuhalten, dass deren Straßenerschließung, durch die Veränderung der Bundesstraßen mit Wirkung vom 1.4.2002, Aufgabe des jeweiligen Bundeslands ist.

Frage 2:

Warum wird ein tragender Wirtschaftszweig wie der Tourismus nicht in die Erstellung des Generalverkehrsplanes miteingebunden?

Antwort:

Den Maßnahmen des Generalverkehrsplans wurden die regionalen Erschließungsbedürfnisse - soweit sie durch hochrangige Infrastruktur zu befriedigen sind - und die jeweils prognostizierten Verkehrsbelastungen zugrundegelegt. Dabei wurde nicht explizit nach Wirtschaftszweigen unterschieden. In die Erstellung waren neben den Gesellschaften für Finanzierung, Planung, Bau und Betrieb vor allem die Vertreter der Bundesländer eingebunden.

Frage 3:

Inwieweit nimmt die Freizeit- und Tourismuswirtschaft in Österreich Einfluss auf die Verkehrsströme in Österreich?

Antwort:

Der Einfluss ist sowohl ein räumlicher als auch ein zeitlicher. Besonders belastet sind die alpinen Tourismusgebiete, aber auch die wichtigsten Städte, neuerdings gewinnt im Zuge des Wellness-tourismus auch der außeralpine Bereich an Bedeutung. Zeitlich konzentriert sich der Verkehr vor allem an den Wochenenden, insbesondere zu Beginn oder Ende von Ferien.

Frage 4:

Warum wurde der Generalverkehrsplan 2002 inhaltlich nicht mit dem "Weißbuch" abgestimmt?

Antwort

Das EU-Weißbuch ist eine Sammlung von Vorschlägen der EU-Kommission für verkehrspolitische Maßnahmen, wobei ein Schwerpunkt die Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsträger ist. Der Generalverkehrsplan ist ein Infrastrukturinvestitionsprogramm des Bundes, welches im Grunde das gleiche Ziel verfolgt. Die beiden Papiere, die nahezu gleichzeitig entstanden, stehen nicht im Widerspruch zueinander.

Frage 6:

Warum wurde keine europäische Lösung für die Erhaltung des "Alpenexpress" der Niederländischen Staatsbahnen, der für Österreich über eine Million Logiemächte pro Jahr brachte, erarbeitet?

Antwort:

Das betriebliche Angebot ist nicht Gegenstand eines Infrastrukturkonzepts, wie es der Generalverkehrsplan ist. Das Führen von Zügen ist Angelegenheit der zuständigen Bahngesellschaften, für nicht kostendeckende Leistungen müssen Besteller gefunden werden, welche die gewünschten Leistungen finanzieren. Dennoch sind im Rahmen des Modellvorhabens "Sanfte Mobilität - autofreier Tourismus", an dem das BMVIT engagiert mitwirkt, derzeit Bestrebungen im Gange, mit Verkehrsunternehmen ein Alternativangebot zum Alpenexpress zu erarbeiten.

Frage 7:

Warum ist im Generalverkehrsplan kein Hinweis auf die Schifffahrt und seine Anbindung an Schiene, Straße und Flugverkehr angeführt?

Antwort:

Diese Frage geht in mehrfacher Hinsicht ins Leere: Erstens umfasst das Kapitel 7.5 die Investitionen in die Donau, die Häfen und deren landseitige Anbindungen, wobei auch auf die den Ländern übergebenen Bundesstraßen verwiesen wird. Zweitens ergäbe es keinen Sinn, Wasserstraße und Luftverkehr miteinander zu verknüpfen, da es sich bei den Transportsubstraten dieser Verkehrsträger um disjunkte Mengen handelt.

Frage 8:

Wie weit wird der Schifffahrt als bedeutendste Tonnage-Träger im Ost-Westtransit im Generalverkehrsplan Rechnung getragen?

Antwort:

Durch Ausnützung der EU-Programme, via donau. Allerdings sind vorher noch Pilotversuche zur Sohlestabilisierung durchzuführen, außerdem sind die Maßnahmen nur sinnvoll, wenn zugleich auch ein entsprechender Ausbau in den Nachbarländern stromauf- und stromabwärts erfolgt.

Frage 9:

Warum findet sich im Generalverkehrsplan kein Hinweis auf die Spitzenbelastungen im Transit- und Zielverkehr durch wachsende Tourismusströme?

Antwort:

Der Bemessung von Verkehrswegen auf die Spitzenbelastung stehen wirtschaftliche aber auch ökologische Bedenken entgegen. Mit dem Bau zweiter Tunnelröhren, der vor allem aus Gründen der Verkehrssicherheit motiviert ist, werden aber auch Engstellen im hochrangigen Straßennetz entfallen, die vor allem zu Tourismusspitzen zu Stau im hochrangigen Straßennetz geführt haben.

Frage 10:

Wo sind die Vorschläge zur Entlastung des Straßenverkehrs mittels Verlagerung auf die Schiene zur realen Entlastung der Umwelt und BewohnerInnen Österreichs?

Antwort:

Eine spürbare Verkehrsverlagerung ist nur mit einem komplexen Maßnahmenbündel zu erreichen. Die Vorhaltung entsprechender Kapazitäten auf der Schiene ist eine notwendige, nicht aber hinreichende Bedingung. Die österreichischen Bundesbahnen arbeiten zugleich an einer weiteren Attraktivierung ihres Angebots im Personen- und Güterverkehr. Vor allem die Ausweitung der Angebote im Kombinierten Verkehr und der Rollenden Landstraße werden investiv durch Förderungen unterstützt.

Es ist aber klar, dass es auch mit den größten Anstrengungen nicht möglich sein wird, mehr als die Verkehrszuwächse auf die Schiene zu bekommen. Eine mehr als relative Entlastung der Straße wäre höchstens dann realistisch, wenn sich auf gesamteuropäischer Ebene die Marktverhältnisse sehr stark zugunsten der Schiene änderten.

Frage 11:

Warum wurde die Tatsache, dass rund zwanzig Millionen PKW-Fahrten inklusive Transit (Hin- und Rückreise) schon heute zu den Saisonspitzen Österreichs Straßennetz strapazieren, berücksichtigt?

Antwort:

Der Tourismus ist eine Teilmenge des Gesamtverkehrs, auf den die Verkehrsinfrastruktur zu bemessen ist. Wie schon erwähnt, wäre eine Bemessung auf die Tourismusspitze ökonomisch und ökologisch problematisch.

Frage 12:

Wo sind die verkehrstechnischen Lösungsvorschläge verankert, um dem voraussehbaren Verkehrskollaps durch die Ferienregelung in Deutschland 2003 entgegenzuwirken?

Antwort:

Die im Generalverkehrsplan neu vorgesehenen Ausbaumaßnahmen können natürlich nicht innerhalb weniger Monate umgesetzt werden. Häufige Staubereiche sind zum Beispiel Baustellen, ohne die aber eine längerfristige Verbesserung der Infrastruktur nicht möglich ist: Bessere Verkehrsführung, mehr Information, verschärfte Überwachung und eigene Staumanager sollen rasch Abhilfe schaffen und neue Erfahrungen umgehend umsetzen.

Fragen 13,15 und 16:

Wie lange können noch Nationalparks und Grün-Oasen verbunden mit Gesundheitsaspekten verkaufen lassen, wenn gerade zu und durch diese Gebiete in Österreich die saisonellen Staus wälzen?

Welche attraktiven, neuen Angebote werden im Bereich des Nahverkehrs gesetzt werden?

Welche umweltfreundlichen Aspekte wie z.B. die Entlastung des Individualverkehrs zur Sicherung der Qualität Wellness- bzw. Gesundheitstourismus in Österreich sind geplant?

Antwort:

Der Widerspruch, der sich aus dem Anspruch der Touristen ergibt, einerseits mit dem eigenen Auto anreisen, dann aber in absoluter Ruhe und unbehelligt vom Autoverkehr seinen Urlaub verbringen zu wollen, sowie die Lösung, die durch eine Art Arbeitsteilung zwischen Verkehrskorridoren und Tourismusgebieten ergeben hat, ist eine Katastrophe für die Täler, die den Verkehr aufnehmen müssen. Mit dem Abbau von Engpässen kann man zwar den Stau reduzieren; die Belastungen aus dem Verkehr werden aber bleiben.

Mein Ressort beteiligt sich daher engagiert an Projekten, in denen Alternativen zum eigenen Pkw im Freizeit- und Tourismusverkehr entwickelt und umgesetzt werden. Ein Beispiel dafür ist das Modellvorhaben "Sanfte Mobilität - autofreier Tourismus" mit dem folgende Ziele verfolgt werden.

- + Einheimischen und Gästen attraktive, umweltschonendere Alternativen zur Benutzung des eigenen Pkw zu bieten,
- + die Umweltsituation und die Lebensqualität in den Tourismusorten und Regionen sowie an den Haupttrouten des Urlaubsreiseverkehrs zu verbessern,
- + die Verkehrssicherheit zu erhöhen,

- + neue Verkehrstechnologien zu entwickeln und im Rahmen des Modellvorhabens kundenfreundlich anzuwenden (u.a. lokal emissionsfreie Fahrzeuge, neue Informationstechnologien)
- + positive wirtschaftliche Entwicklungen zu stimulieren, u.a. durch Verbesserung der Wettbewerbsposition der Modellgemeinden und in weiterer Folge auch weiterer österreichischer Tourismusorte- und -regionen am Tourismusmarkt, Technologieentwicklung österreichischer Unternehmen in ausbaufähigen Märkten und schließlich eine Verringerung des Zuschussbedarfs der Gebietskörperschaften für den öffentlichen Personennahverkehr, dank dessen besserer Auslastung auch außerhalb der Berufs- und Schülerverkehrsspitzen.

Außerdem stellt das Modellvorhaben ein erfolgreiches Beispiel für eine erfolgreiche, projektorientierte Zusammenarbeit zwischen der EU, Bund, Ländern, Gemeinden und Unternehmen im öffentlichen und privaten Eigentum dar. Die dabei gewonnenen Erfahrungen sind auch für andere Projekte wertvoll. Nähere Informationen zum Modellvorhaben "Sanfte Mobilität - autofreier Tourismus" finden sich im Internet unter www.sanftmobil.at. Die internationale Vernetzung im EU-Projekt Alpsmobility wird unter www.alpsmobility.org vorgestellt.

Ein weiteres Projekt mit ähnlichen Zielen ist im Rahmen des EU-Förderprogramms Interreg III A Österreich - Ungarn für die Region Neusiedler See / Fertő-tő in Vorbereitung. Unter dem Titel "Verkehrslösungen für ökologische sensible Regionen" soll auch die Erschließung von Nationalparks und anderen ökologisch sensiblen Gebieten mit attraktiven Verkehrsmittel als Alternative zum eigenen Pkw geplant und in die Praxis umgesetzt werden.

Weitere Interreg III Projekte, die derzeit in Vorbereitung sind und eine Verdoppelung der österreichischen Finanzmittel durch die EU-Kofinanzierung ermöglichen, haben ebenfalls den touristischen Verkehr zum Inhalt.

Der Bund gibt entsprechend den Bestimmungen des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrsgesetzes jährlich über 800 Millionen € zur Finanzierung eines attraktiven Nahverkehrs aus. Dazu kommen noch die Investitionen des Bundes für die Schieneninfrastruktur, die zu einem erheblichen Teil auch der Attraktivierung des Nahverkehrs dient und die Mittel für die Wiener U-Bahn.

Der Vollständigkeit halber muss aber hier darauf hingewiesen werden, dass für die konkrete Gestaltung der Angebote für die Kunden die Länder, teilweise auch Gemeinden und Gemeindeverbände als Besteller bei den Verkehrsunternehmen und letztere als Verkehrsdienstleister verantwortlich sind.

Darüber hinaus beteiligt sich das BMVIT inhaltlich und finanziell an Forschungs- und Entwicklungsprojekten, um den ÖPNV durch den Einsatz innovativer und kundenfreundlicher Technologien attraktiver zu gestalten. Der beigefügte Auszug aus der Internet-Homepage des BMVIT vermittelt einen Überblick über die Aktivitäten im Programm Mobilität und Verkehrstechnologien (MOVE).

Vom Modellvorhaben "Sanfte Mobilität - autofreier Tourismus", gibt es bereits einige konkrete Erfolge zu berichten:

- + In der Modellgemeinde Werfenweng konnte in der Wintersaison 2000/2001 der Bahnanteil bei der Anreise von rund 9 % vor dem Modellvorhaben auf 25 % erhöht werden. Dazu trägt auch eine ergänzend zum Linienbus verkehrendes Anrufsammeltaxi vom Bahnhof Intercity-Bahnhof Bischofshofen nach Werfenweng bei, das bei Bedarf verkehrt.
- + Die Nächtigungszahlen in der Modellgemeinde Werfenweng sind im Mai 2001 gegenüber dem Vorjahr um 29 % und im Juli sogar um 33 % gestiegen.
- + Das Interesse an elektrisch angetriebenen Kraftfahrzeugen in den beiden Modellgemeinden Bad Hofgastein und Werfenweng ist sehr groß:
Bisher haben die BewohnerInnen und Unternehmen der beiden Orte 99 geförderte E-Fahrzeuge angeschafft: 30 E-Fahrräder, 51 E-Scooter, 15 E-Pkw bzw. Nutzfahrzeuge und 3 Leicht-Elektromobil (LEM) (Stand Jänner 2002). Die Anschaffung von E-Fahrzeugen wurde im Rahmen des Modellvorhabens "Sanfte Mobilität - Autofreier Tourismus" für EinwohnerInnen und Unternehmen in den beiden Orten bis 31. Dezember 2001 gefördert. Die Fahrzeuge werden zum Teil zu günstigen Bedingungen an Gäste vermietet und erfreuen sich großer Beliebtheit.

Werfenweng: gefördert insgesamt 21 E-Fahrzeuge, davon 10 E-Fahrräder, 7 E-Scooter, 2 E-Pkw, 2 LEM

Bad Hofgastein: gefördert insgesamt 78 E-Fahrzeuge, davon 20 E-Fahrräder, 44 E-Scooter, 13 E-Pkw bzw. Nutzfahrzeuge, 1LEM

Der Bund beteiligt sich an den beschriebenen Modellprojekten mit dem Ziel, daraus gewonnene Erfahrungen auch für andere touristisch geprägte, ökologisch sensible Regionen in Österreich zu nutzen. Das BMVIT wird im Rahmen seiner Möglichkeiten die Planung und Umsetzung attraktiver Nahverkehrsangebote in touristischen Regionen unterstützen. Grundsätzlich stehen dabei Startfinanzierungen im Vordergrund, welche die Entwicklung von auf längere Sicht kostendeckenden oder beispielsweise im Rahmen der Verkehrsverbundfinanzierung kostenneutralen, aber für die Fahrgäste attraktivere Angebote ermöglichen.

Konkrete Projekte zum Wellness- und Gesundheitstourismus werden von der Tourismusektion des Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit bearbeitet.

Frage 14:

Werden in Zukunft Vertreter aus dem Freizeit- und Tourismussektor in verkehrspolitischen Diskussionen zur besseren Abstimmung miteinbezogen?

Antwort:

Bei spezifischen Angelegenheiten des Tourismus werden selbstverständlich - wie schon bisher - die entsprechenden Fachleute des Wirtschaftsministeriums oder der Wirtschaftskammer mitbeteiligt.

Frage 17:

Welche Effizienz liegt im Ausbau der Autobahn, wenn die Verbindungsstrecken "Nadelöhre" darstellen?

Antwort:

Autobahnen wurden und werden in der Regel in den Verbindungen mit der größten Verkehrsnachfrage und mit den stärksten Zuwachsraten errichtet. Eine Auswertung der automatischen Straßenverkehrs-zählung zeigt, dass zwischen 1970 und 1999 der Verkehr auf Autobahnen und Schnellstraßen mehr als doppelt so stark gewachsen ist wie auf den übrigen Bundesstraßen: Der Zuwachs auf Autobahnen und Schnellstraßen betrug + 327 % auf den übrigen Bundesstraßen +114%.

Ich darf auch darauf hinweisen, dass ein Großteil der Bundesstraßen mit Wirkung vom 1.4.2002 ver-ländert wurden und der Bund nur mehr für höchstrangige Straßennetze (Autobahnen und Schnellstraßen) zuständig ist.

Frage 18:

Sind die wirtschaftlichen Verluste für den Freizeit- und Tourismussektor durch Verminderung der Qualität des touristischen Angebotes aufgrund der verkehrstechnischen Umweltbelastung bedacht worden? Wenn nein, warum nicht?

Antwort

Ein wesentlicher Grund des BMVIT, sich an Projekten zum touristischen Verkehr zu beteiligen, ist die Verhinderung von Fehlentwicklungen, welche die Wettbewerbsfähigkeit Österreichs als touristisches Ziel beeinträchtigen. Erste Erfolge des beschriebenen Modellvorhabens "Sanfte Mobilität - autofreier Tourismus" zeigen durch Gästezuwächse in den Modellorten, dass der eingeschlagene Weg richtig ist. Es kommt jetzt darauf an, den Vorbildcharakter zu nutzen und "sanfte" - also die Umwelt und die Lebensqualität für Einheimische und Gäste weniger beeinträchtigende - Mobilitätsangebote auch für andere Regionen zu entwickeln und umzusetzen.

Frage 19:

Welche Änderungen der österreichischen Bundesbahnen sind in Bezug auf einen positiven Einfluss auf den österreichischen Tourismus geplant?

Antwort:

Für das neue Management der österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) hat der Personenverkehr und insbesondere auch der touristische Markt offensichtlich einen höheren Stellenwert als für die früheren Entscheidungsträger im Unternehmen. Die ÖBB haben in jüngster Zeit einige attraktive Angebote für den Ausflugsverkehr entwickelt, die Details sind aus der Internet-Homepage der ÖBB unter www.oebb.at zu entnehmen.

Die ÖBB sind beim Modellvorhaben "Sanfte Mobilität - autofreier Tourismus" als größtes Verkehrsunternehmen in der Region ein wichtiger Umsetzungspartner. Im Rahmen dieses Vorhabens wurde im Bahnhof Bischofshofen die erste österreichische Mobilitätszentrale mit touristischem Aufgabenschwerpunkt eingerichtet. Neben traditionellen Aufgaben wie Reiseberatung, Fahrplanauskunft und Fahrkartenverkauf, hat die Mobilitätszentrale Pongau auch wesentlich zur Entwicklung eines alle öffentlichen Verkehrsmittel umfassenden elektronischen Fahrplaninformationssystem beigetragen und arbeitet derzeit mit EDV-Experten an einem Reiseinformationssystem, das den Kunden auch auf einem geografischen Informationssystem (GIS) Kartendarstellungen - beispielsweise zur Haltestellenumgebung, zu Restaurants und Sehenswürdigkeiten, aber auch zu Notfalladressen - bieten wird. Die Mobilitätszentrale ist im Bahnhof Bischofshofen untergebracht. Die ÖBB stellen für die Mobilitätszentrale, deren Träger der Gemeindeverband Öffentlicher

Personenverkehr Pongau ist, zu günstigen Konditionen Räumlichkeiten und 3 Mitarbeiter zur Verfügung. Diese Entwicklung ist ein Beispiel dafür, dass die ÖBB ein wichtiger Umsetzungspartner bei Maßnahmen für einen weniger am eigenen Pkw orientierten Tourismus sind. Näheres zur Mobilitätszentrale, zum Salzburger Fahrplaninformationssystem und zum in Entwicklung befindlichen Reiseinformationssystem finden sich im Internet unter www.mobilito.at.

Schließlich ist auch anzuführen, dass die Verbesserung der Schieneninfrastruktur auch kürzere, gegenüber dem Pkw und dem Kurzstreckenflugverkehr wettbewerbsfähigere, Bahnfahrzeiten ermöglichen wird. Dies ist vor allem für Kurzurlaube und Städtereisen von besonderer Bedeutung. Leider haben die ÖBB dank Streckenneu- und -ausbauten schon derzeit technisch mögliche Fahrzeitverkürzungen, insbesondere auf der Westbahn, noch nicht genützt, planen dies aber zum nächsten Fahrplanwechsel.

Frage 20:

Warum wurde der Anstieg der Kurzurlauber in Österreich mit dem dadurch proportional ansteigenden Individualverkehr in den Generalverkehrsplan nicht einbezogen?

Antwort:

Der Generalverkehrsplan (GVP) basiert auf der detaillierten Auswertung von Verkehrsdaten und Modellrechnungen. Dabei wurden alle Verkehrsströme erfasst. Auf die Problematik der Dimensionierung nach Verkehrsspitzen wurde bereits eingegangen. Sicherheitsüberlegungen und Verkehrsüberlastungen, die sich nicht nur auf einige Spitzenstunden an wenigen Wochenenden beschränken, sind Gründe für Ausbauempfehlungen im GVP. Wie bereits ausführlich dargestellt, ist das BMVIT auch bestrebt, durch Maßnahmenbündel touristischen Verkehr auf Bahnen und Busse zu verlagern. Gerade Kurzurlaube bieten dafür gute Chancen.

Frage 21:

Welche Alternativen werden den Bewohnern Österreichs und den Touristen in Anbetracht der derzeitigen und absehbaren (saisonale Staus) Verkehrssituation seitens der Regierung in Zukunft geboten?

Antwort:

Wie bereits mehrfach erwähnt, setzt die Regierung auf eine Attraktivitätssteigerung öffentlicher Verkehrsmittel durch die Umsetzung von Maßnahmenbündel. Aufgrund der bestehenden Kompetenzlage in Österreich ist dazu in der Regel ein partnerschaftliches Vorgehen von Bund, Ländern, Gemeinden und Verkehrsunternehmen erforderlich. Wo Engpässe nicht durch die Verlagerung vom Pkw und Lkw auf andere Verkehrsmittel zu entschärfen sind, sieht der Generalverkehrsplan Ausbaumaßnahmen im Straßennetz vor, die möglichst effizient und umweltverträglich durchgeführt werden sollen.

Die Maßnahmen der Bundesregierung zur Sicherung einer zufriedenstellenden Erreichbarkeit sollten auch durch das Verhalten der einzelnen Bürger und Bürgerinnen unterstützt werden. Dazu gehört beispielsweise der Einkauf im eigenen Ort und nicht ausschließlich auf motorisierte Kunden orientierten Einkaufszentrum auf der "Grünen Wiese". Auch das Verhalten im Urlaubsverkehr kann zur Vermeidung von Staus beitragen: Oft reist man an einem Wochentag besser als am Wochenende. Kritische Konsumenten sollten sich als Urlaubsgäste nicht einen "Schichtwechsel" an Samstagen mit extrem hohen Verkehrsbelastungen aufzwingen lassen. Zeitliche Staffelungen bei Ferienregelungen können auch zu einer Verkehrsentlastung beitragen.

Frage 22:

Wunde im Generalverkehrsplan die Tatsache, dass zum Beispiel eine Zugfahrt von London nach Charmonix in sieben Stunden und im Vergleich dazu eine Bahnfahrt von Wien nach Vorarlberg ca. acht Stunden Fahrzeit in Anspruch nimmt? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Es ist möglich, dass Sonderzüge mit Eurostar-Garnituren von London nach Chamonix Fahrzeiten von rund 7 Stunden erreicht haben. Im Planverkehr ist man, wie die beiliegenden Internet-Fahrplanauszüge zeigen, mit mehrmaligem Umsteigen mindestens ca. 10 Stunden unterwegs.

Aufgabe des Generalverkehrsplans ist es jedoch nicht, ohne Rücksicht auf die topografischen Verhältnisse und auf die Siedlungsstruktur mit den schnellsten Bahnstrecken in Europa in Wettbewerb zu treten, sondern durch Streckenneu- und -ausbauten für möglichst große Teile der Bevölkerung ein nachfragegerechtes Angebot im Schienen-Personenverkehr zu ermöglichen. Beim Neu- und Ausbau der Westbahn zwischen Wien und Salzburg wird eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von zumindest 200 km/h angestrebt.

Fahrplanauskunft Übersicht



► Frühere Verbindungen

	von-nach	Datum	Ortszeit	Umst.	Dauer	Verkehrsmittel	Tarif km	Ticket
✓	London Waterloo Int. Chamonix-Mont-Blanc	22.04.02 22.04.02	ab 5:15 an 18:26	4	10:11			► Ticket per Post
✓	London Waterloo Int. Chamonix-Mont-Blanc	22.04.02 22.04.02	ab 7:23 an 19:35	3	11:12			► Ticket per Post
✓	London Waterloo Int. Chamonix-Mont-Blanc	22.04.02 22.04.02	ab 8:23 an 19:35	4	10:12			► Ticket per Post
✓	London Waterloo Int. Chamonix-Mont-Blanc	22.04.02 22.04.02	ab 8:53 an 20:44	5	10:51			► Ticket per Post
✓	London Waterloo Int. Chamonix-Mont-Blanc	22.04.02 22.04.02	ab 9:27 an 21:30	3	11:03			► Ticket per Post
✓	London Waterloo Int. Chamonix-Mont-Blanc	22.04.02 22.04.02	ab 10:23 an 21:30	4	10:07			► Ticket per Post
✓	London Waterloo Int. Chamonix-Mont-Blanc	22.04.02 23.04.02	ab 12:27 an 7:32	3	18:05			► Ticket per Post
✓	London Waterloo Int. Chamonix-Mont-Blanc	22.04.02 23.04.02	ab 12:53 an 7:32	4	17:39			► Ticket per Post
✓	London Waterloo Int. Chamonix-Mont-Blanc	22.04.02 23.04.02	ab 14:23 an 8:30	6	17:07			► Ticket per Post
✓	London Waterloo Int. Chamonix-Mont-Blanc	22.04.02 23.04.02	ab 17:15 an 9:24	2	16:09			► Ticket per Post
✓	London Waterloo Int. Chamonix-Mont-Blanc	22.04.02 23.04.02	ab 18:27 an 12:12	4	16:45			► Ticket per Post
✓	London Waterloo Int. Chamonix-Mont-Blanc	22.04.02 23.04.02	ab 19:53 an 13:10	8	16:17			► Ticket per Post
✓	London Waterloo Int. Chamonix-Mont-Blanc	22.04.02 23.04.02	ab 19:53 an 13:19	3	16:26			► Ticket per Post
✓	London Waterloo Int. Chamonix-Mont-Blanc	23.04.02 23.04.02	ab 5:15 an 18:26	4	10:11			► Ticket per Post
✓	London Waterloo Int. Chamonix-Mont-Blanc	23.04.02 23.04.02	ab 7:23 an 19:35	3	11:12			► Ticket per Post
✓	London Waterloo Int. Chamonix-Mont-Blanc	23.04.02 23.04.02	ab 8:23 an 19:35	4	10:12			► Ticket per Post

► Spätere Verbindungen

- Alle Verbindungen abwählen
- Detailsansicht
- Reisebegleiter
- Ankunfts-/Abfahrtstafeln
- Rückfahrt
- Alle Verbindungen auswählen
- Druckansicht aller Verbindungen
- Neue Verbindung suchen

- ▶ Drucksicht aller Verbindungen
- ▶ Fahrplanauskunft Übersicht
- ▶ Ankünfte/Abfahrtsafeln
- ▶ Rückfahrt
- ▶ Reisebegleiter
- ▶ Neue Verbindung suchen

© 2011 ÖBB Personenverkehr AG. Österreichischer Bundesstaat. Version 2.2.1 vom 22.08.11
Alle Angaben ohne Gewähr.

Fahrplanauskunft Detail



3.	von-nach	Datum	Ortszeit	Fahrt	Richtung/Bemerkungen
	London Waterloo Int	22.04.02	ab 8:23	EST 8018	
	Paris-Nord Eurostar	22.04.02	an 12:23		RP, S2, CI, S5, QP
	Paris-Nord Eurostar			Fußweg	15 Minuten
	Paris-Nord RER				
	Paris-Nord RER	22.04.02	ab 12:48	RER D	Richtung Mekun, K2
	Paris-Lyon Banlieue	22.04.02	an 12:55		
	Paris-Lyon Banlieue			Fußweg	15 Minuten
	Paris-Lyon				
	Paris-Lyon	22.04.02	ab 13:14	TGV 8941	
	Annecy	22.04.02	an 18:49		RP, BW, RO
	Annecy	22.04.02	ab 17:19		
	St-Gervais-les-Bains	22.04.02	an 18:47	RE 84117	FB
	St-Gervais-les-Bains	22.04.02	ab 18:56		
	Chamonix-Mont-Blanc	22.04.02	an 19:35	RE 10041	FB, K2

Dauer: 10:12; Verfahrstage siehe Reisebegleiter

[Ticket per Post](#)
[Druckansicht](#)
[Verbindungsgrafik](#)

6.	von-nach	Datum	Ortszeit	Fahrt	Richtung/Bemerkungen
	London Waterloo Int	22.04.02	ab 10:23	EST 8018	
	Paris-Nord Eurostar	22.04.02	an 14:17		RP, S2, CI, S5, QP
	Paris-Nord Eurostar			Fußweg	15 Minuten
	Paris-Nord RER				
	Paris-Nord RER	22.04.02	ab 14:33	RER D	Richtung Malesherbes, K2
	Paris-Lyon Banlieue	22.04.02	an 14:40		
	Paris-Lyon Banlieue			Fußweg	15 Minuten
	Paris-Lyon				
	Paris-Lyon	22.04.02	ab 15:00	TGV 0019	
	Lyon Part Dieu	22.04.02	an 18:55		RP, BW, RO
	Lyon Part Dieu	22.04.02	ab 17:19		
	St-Gervais-les-Bains	22.04.02	an 20:45	E 17608	FB, RE, MB
	St-Gervais-les-Bains	22.04.02	ab 20:55		
	Chamonix-Mont-Blanc	22.04.02	an 21:30	RE 10041	FB, K2

Dauer: 10:07; Verfahrstage siehe Reisebegleiter

[Ticket per Post](#)
[Druckansicht](#)
[Verbindungsgrafik](#)

Legende

- S5 Nichtraucherzug
- BR BordRestaurant
- BW Barwagen
- CI Check-in Zeiten beachten
- FB Fahrradmitnahme begrenzt möglich
- FK Fahrradmitnahme begrenzt möglich
- GL Beförderung von Gruppen eingeschränkt
- J2 in Sitzw. nur 2.Kl.
- K2 nur 2. Klasse
- KK Kleinkindabteil
- LW Liegewagen
- MB Imbiss und Getränke erhältlich
- QP Bistro Cafe
- RE Bitte reservieren
- RO Rollstuhlplatz
- RP Reservierungspflicht
- SF Ruhesessel (Sleepette)
- SW Schlafwagen
- SZ Besonderer Fahrchein oder Zuschlag erforderlich
- T2 Teilstrecke nur 2.Kl.
- U2 weiter mit Metro 5 in Richtung Place d'Italie
- XQ Weg 800 m

Fahrplanauskunft Detail



Hinfahrt

von-nach	Datum	Ortszeit	Umst.	Dauer	Verkehrsmittel	Tarif km
3. London Waterloo Int.	22.04.02	ab 8:23	4	10:12	EST; Fußweg; RER; Fußweg; TGV; RE; RE;	
Chamonix-Mont-Blanc	22.04.02	an 19:35				
6. London Waterloo Int.	22.04.02	ab 10:23	4	10:07	EST; Fußweg; RER; Fußweg; TGV; E; RE;	
Chamonix-Mont-Blanc	22.04.02	an 21:30				

Rückfahrt

2. von-nach	Datum	Ortszeit	Fahrt	Richtung/Bemerkungen
Chamonix-Mont-Blanc	28.04.02	ab 10:42	RE 18912	
St-Gervais-les-Bains	28.04.02	an 11:20		FB, K2
St-Gervais-les-Bains	28.04.02	ab 11:35	E 17576	
Annecy	28.04.02	an 13:09		MB
Annecy	28.04.02	ab 13:38	TGV 6972	
Paris-Lyon	28.04.02	an 17:11		RP, BW, RO
Paris-Lyon			Übergang	95 Minuten
Paris-Nord Eurostar				
Paris-Nord Eurostar	28.04.02	ab 19:19	EST 9055	
London Waterloo Int.	28.04.02	an 21:28		RP, SZ, CI, 55, QP

Dauer: 11:46; fährt 28. Apr bis 9. Jun So [Ticket per Post](#) [Druckansicht](#) [Verbindungsgrafik](#)

3. von-nach	Datum	Ortszeit	Fahrt	Richtung/Bemerkungen
Chamonix-Mont-Blanc	28.04.02	ab 12:16	RE 18918	
St-Gervais-les-Bains	28.04.02	an 12:59		K2
St-Gervais-les-Bains	28.04.02	ab 13:08	RE 84164	
Annecy	28.04.02	an 14:39		FB
Annecy	28.04.02	ab 14:56	RE 17510	
Aix-les-Bains-le-Re.	28.04.02	an 15:25		
Aix-les-Bains-le-Re.	28.04.02	ab 15:35	RE 83162	
Lyon Part Dieu	28.04.02	an 16:45		FB
Lyon Part Dieu	28.04.02	ab 17:00	TGV 6626	
Paris-Lyon	28.04.02	an 19:01		RP, BW, RO
Paris-Lyon			Fußweg	15 Minuten
Paris-Lyon Banlieue				
Paris-Lyon Banlieue	28.04.02	ab 19:20	RER28363	
Paris-Nord RER	28.04.02	an 19:27		Richtung Orry-la-Ville-Coye, K2
Paris-Nord RER			Übergang	35 Minuten, CI
Paris-Nord Eurostar				
Paris-Nord Eurostar	28.04.02	ab 20:07	EST 9689	
London Waterloo Int.	28.04.02	an 22:27		RP, SZ, CI, 55, QP

Dauer: 11:09; fährt 28. Apr bis 9. Jun So [Ticket per Post](#) [Druckansicht](#) [Verbindungsgrafik](#)

Legende

- NS Nichtraucherzug
- BW Barwagen
- CI Check-In Zeiten beachten
- FB Fahrradmitnahme begrenzt möglich
- FK Fahrradmitnahme begrenzt möglich
- QP Globalpreis
- K2 nur 2. Klasse
- MB Imbiss und Getränke erhältlich
- QP Bistro Cafe
- RO Rollstuhlplatz
- RP Reservierungspflicht
- SZ Besondere Fahrregeln oder Zuschlag erforderlich
- XS Fußweg

bmvit

Innovation und Technologie

Programme - move

TAKE ÖV**Telematik-Anwendungen für den Kunden Entwickeln - im Öffentlichen Verkehr**

TAKE ÖV - als ein Schwerpunkt des 5-jährigen Impulsprogramms move "Mobilität und Verkehrstechnologien" (1999-2003) des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (vormals Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr) unterstützt österreichische Industrieunternehmen, Forschungseinrichtungen und die Verkehrswirtschaft bei der Konzeption und Umsetzung von Telematik-Projekten im öffentlichen Personenverkehr.

TAKE ÖV Themenbereiche

- ➔ASSIST - Austrian Information Services for Travellers (move.take-oev.at/assist.htm)
- ➔BSI - Betriebliche Systeme und intelligente Infrastruktur (move.take-oev.at/bsi.htm)
- ➔TRANSACT - Transaktionssysteme (move.take-oev.at/transact.htm)
- ➔ÖV-IV - Schnittstelle zwischen öffentlichem Verkehr und Individualverkehr (move.take-oev.at/oev-iv.htm)

Information**BMVIT**

1010 Wien, Renngasse 5

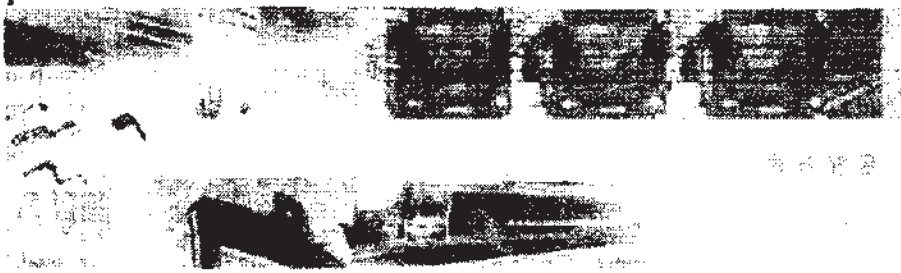
DI(FH) Andreas Blust

Tel.: 01 534 64 3413

E-mail: andreas.blust@bmvit.gv.at

Ihre TAKE ÖV Kontaktadresse

e-mail: trustconsult@take-oev.at ;sowie unter der Internet-Adresse <http://move.take-oev.at>



move

TAKE ÖV Themenbereiche

- ▶ **TAKE ÖV Projekte und Umsetzungspläne können zu fünf Schwerpunktthemen eingereicht werden.**

Inhalt

- ▼ ASSIST - Austrian Information Services for Travellers
- ▼ BSI - Betriebliche Systeme und Intelligente Infrastruktur
- ▼ TRANSACT - Transaktionssysteme
- ▼ ÖVAS - Öffentlicher Verkehr Auskunftssystem
- ▼ ÖV-IV - Schnittstelle Öffentlicher Verkehr / Individualverkehr

- ▶ **ASSIST Austrian Information Services for Travellers**

ASSIST-Produkte und -Dienstleistungen stellen dem Reisenden – auf mobilen oder festen End-User Geräten – in allen Phasen der door-to-door Reisekette elektronische Informationen über aktuelle Reiseumgebung, -verlauf, und -ziel (z.B. Tourismus-Informationen) zur Verfügung.

[Weitere Informationen zu ASSIST] 

- ▶ **BSI Betriebliche Systeme und intelligente Infrastruktur**

BSI-Projekte umfassen Ergänzungen und Erweiterungen bestehender betrieblicher Systeme und Telematik-Anwendungen, die den Kundennutzen und somit die Attraktivität des öffentlichen Personenverkehrs steigern (z.B. dynamische Fahrgastinformation oder Anschlußsicherung).

[Weitere Informationen zu BSI] 

- ▶ **TRANSACT Transaktionssysteme**

TRANSACT bietet dem Fahrgast die Möglichkeit, Transaktionen wie Reservierung, Buchung, Ticketing und Verrechnung, auf elektronischem Weg einfach und sicher abzuwickeln. Ein erster Schritt kann die Entwicklung einer ÖV-Card, basierend auf den vorhandenen smart card-Technologien, sein.

[Weitere Informationen zu TRANSACT] 

- ▶ **ÖVAS Öffentlicher Verkehr Auskunftssystem**

ÖVAS entwickelt ein österreichweites, verkehrsträgerübergreifendes und einheitliches Auskunftssystem für den öffentlichen Verkehr. Datenintegration und der Zugang zu einer einheitlichen Servicenummer eines Call Centers ermöglichen

adreßscharfe Auskunft für den Fahrgast.

[Weitere Informationen zu ÖVAS]



► **ÖV-IV Schnittstelle zwischen öffentlichem Verkehr und Individualverkehr**

Hier werden Schnittstellen zwischen den modalen Verkehrssystemen bearbeitet, die den Übergang zum öffentlichen Verkehr für den Reisenden leichter, sicherer und attraktiver gestalten.

[Weitere Informationen zu ÖV-IV]



Für weitere Informationen kontaktieren Sie bitte die TAKE ÖV Kontaktstelle.

Eine Initiative des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie.



Für den Inhalt verantwortlich, Abteilung V/A/7, A.Blust
Stand: September 2001