

II-1772 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIV. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5905/38-1-1976

794 IAB

1976-12-29

zu 794 IJ

## ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg. Dr. Feuerstein, Hagspiel, Dr. Blenk und Genossen, Nr. 791/J-NR/1976 vom 1976 11.05: "Benützung bestimmter Züge durch Bundesheerangehörige (Präsenzdiener)".

Ihre Anfrage erlaube ich mir, wie folgt zu beantworten:

Zu 1:

Wie Sie aus beiliegender Frequenzerhebung entnehmen können, die einer Anfrage des Abgeordneten Treichl zu diesem Gegenstand im Frühjahr 1976 folgte, ergibt sich, daß die gegenständlichen Städteschnellverbindungen außerordentlich stark frequentiert sind, sodaß trotz zahlreicher Entlastungsmaßnahmen zur Verhinderung von Überbesetzungen, wie Beigabe von Verstärkungswagen oder Führung lokbespannter Garnituren, Überbelegungen in einigen Streckenabschnitten nicht vermieden werden können.

Zu 2:

Ein direkter Vergleich der Auslastungsquoten zwischen dem "Wiener Walzer" und den gegenständlichen Städteschnellverbindungen ist nur sehr schwer möglich, da die Platzanzahl beim "Wiener Walzer" infolge der bei lokbespannten Zügen gegebenen Verstärkungsmöglichkeiten in gewissem Umfang flexibel, hingegen bei Triebwagenschnellzügen weitestgehend starr ist. Dennoch kann festgestellt werden, daß der "Wiener Walzer" im Normalfall ebenso wie die Triebwagenschnellzüge weitestgehend ausgelastet sind. Der Auslastungsgrad des

"Wiener Walzer" ist im Westen allerdings höher, da es sich um eine internationale Nachtverbindung Schweiz - Österreich - Ungarn handelt, die einen sehr großen, aber auch zum erheblichen Teil anders strukturierten Benutzerkreis anspricht, als die TS-Züge "Montfort" und "Bodensee". So etwa wird Ex 467 ("Wiener Walzer") an den Wochenenden im Sommer sehr oft von Gastarbeitern aus der Schweiz und Westösterreich als Zubringer nach Graz zum "Beograd-Expreß" in Anspruch genommen.

Zu 3:

Die Österreichischen Bundesbahnen werden ab 1. März 1977 die Züge "Montfort" und "Bodensee" in nachstehenden Relationen in beiden Richtungen freigeben:

- im Sommerfahrplanabschnitt zwischen den Bahnhöfen Innsbruck und Bregenz,
- im Winterfahrplan zwischen den Bahnhöfen Salzburg und Bregenz.

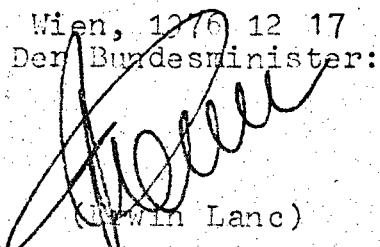
Zu 4:

Eine Gleichstellung der in dieser Frage angesprochenen Begünstigungsgruppen wurde bereits weitestgehend realisiert. Beide Personenkreise haben Anspruch auf eine 50-%ige Fahrpreisermäßigung. Darüber hinaus haben die Präsenzdiener den Anspruch auf eine kostenlose Heimfahrt pro Monat. Ab 1. März 1977 werden nur mehr die Züge

- TS 144 "Tirolerland" und
- TS 162 (nur in der Richtung Graz - Innsbruck)

für Präsenzdiener zum ermäßigten Fahrpreis gesperrt sein. Im Zuge der Bemühungen der ÖBB, die Benutzungsbestimmungen für Wehrdienstpflichtige denen für Schüler, Lehrlinge und Hochschüler anzugeleichen, werden die ÖBB wie bisher auch die Auslastung der letzten beiden Züge überprüfen, um gegebenenfalls deren Sperre aufzuheben. Allerdings hängt eine Aufhebung auch weitestgehend von der Verfügbarkeit neuer Wagen- und Triebwagengarnituren ab.

Wien, 12.12.17  
Der Bundesminister:

  
Heinz Fischer

Beilage zur parlamentarischen Anfrage Nr. 791/J-NR/1976

Auslastung in Prozenten

ZUG	WIEN - LINZ - WIEN			LINZ - SALZBURG - LINZ			SALZBURG - INNSBRUCK - SALZBURG			INNSBRUCK - BREGENZ (BUCHS SG) - INNSBRUCK		
	JUNI 1975	JUNI 1976	+ -	JUNI 1975	JUNI 1976	+ -	JUNI 1975	JUNI 1976	+ -	JUNI 1975	JUNI 1976	+ -
TS 142 "MONTFORT"	92,4	108,1	+ 15,7	109,9	132,1	+ 22,2	74,9	84,5	+ 9,6	48,0	51,7	+ 3,7
TS 143 "MONTFORT"	86,7	103,6	+ 16,9	79,4	97,0	+ 17,6	72,8	81,6	+ 8,8	50,7	68,0	+ 17,3
TS 464 "BODENSEE"	98,0	131,9	+ 33,9	98,0	131,9	+ 33,9	70,9	90,0	+ 19,1	65,8	87,7	+ 21,9
TS 465 "BODENSEE"	98,5	143,7	+ 45,2	98,5	143,7	+ 45,2	67,4	85,2	+ 17,8	52,1	65,2	+ 13,1