



REPUBLIK ÖSTERREICH
Der Bundesminister für Verkehr

II-4748 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates
XIV. Gesetzgebungsperiode

Pr.Zl. 5905/25-1-1978

2231/AB
1979 -02- 0 5
zu 2238/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
Abg. Dr. Ermacora und Genossen, Nr. 2238/J-
NR/1978 vom 1978 12 06, "Fahrplangestaltung
für den Eisenbahnverkehr in Österreich"

Ihre Anfrage erlaube ich mir, wie folgt zu beantworten:

Zu 1 und 2

Die ÖBB überprüfen die bestehenden Anschlußverbindungen bei jeder Fahrplanerstellung, um die jeweils bestmöglichen Anschlüsse einrichten zu können.

Es müssen allerdings wegen der von den Zügen zu erfüllenden Aufgaben (z.B. Berufs- und Schülerverkehr, Kurswagenträger, Zubringer oder Verteilerzüge) gewisse Prioritäten berücksichtigt werden. Auch betriebstechnische Schwierigkeiten, insbesondere ungünstige Anlageverhältnisse und Erfordernisse einer möglichst rationellen Ausnützung des vorhandenen Wagenmaterials können zeitlich optimale Anschlüsse verhindern.

Die konkret geforderte Abendverbindung von Innsbruck über Rosenheim nach Salzburg, als Anschluß an den Expreszug "Mozart" nach Wien, beabsichtigen die ÖBB schon seit längerem einzurichten. Bis jetzt konnte die dazu erforderliche Zustimmung der Deutschen Bundesbahn trotz wiederholter Bemühungen der ÖBB nicht erlangt werden, weil die bestehenden technischen Anlagen und Kapazitäten für eine Verstärkung des Durchgangsverkehrs nicht ausreichen.

Zu der Situation in der Schweiz ist festzuhalten, daß die äußerst dichte Zugsfolge auf den einzelnen Strecken die Herstellung günstiger Anschlüsse erleichtert. Auf Grund der allein schon wegen der geographischen Verschiedenheiten geringeren Verkehrsdichte läßt sich diese Situation mit der österreichischen kaum vergleichen.

Zu 3

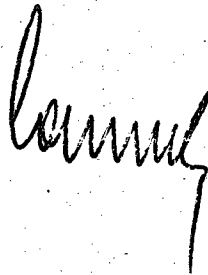
Ein wesentliches Hindernis für eine Verdichtung des Korridorverkehrs Salzburg - Innsbruck über deutsches Staatsgebiet besteht gegenwärtig noch in der geringen Durchgangskapazität des bayrischen Bahnhofes Rosenheim. Dieses Hindernis wird jedoch in naher Zukunft entfallen, da es nunmehr gelungen ist, mit den zuständigen deutschen Stellen den Bau einer Gleisschleife zu vereinbaren, welche das bisher erforderliche Anhalten und Stürzen der Züge im Bahnhof Rosenheim entbehrlich macht. Durch diese Maßnahme wird die Durchgangskapazität der Korridorstrecke erhöht und die Einrichtung eines Taktverkehrs zwischen Innsbruck und Salzburg sowie einer Anschlußverbindung von Innsbruck an den Expreszug "Mozart" in Salzburg ermöglicht. In welchem Umfang ein Taktverkehr bzw. neue Züge über die Korridorstrecke geführt werden, wird sich danach richten, inwieweit die vorhandene Nachfrage die Einrichtung solcher Verbindungen betriebswirtschaftlich vertretbar erscheinen läßt. Vorsorglich wurde in den entsprechenden Vereinbarungen auch eine gleichrangige Behandlung der österreichischen Städteschnellverbindungen mit den deutschen Inter-cityzügen sichergestellt.

Bis zur Beendigung des Bauvorhabens wird dem erhöhten Reisebedürfnis während der Hauptreisezeiten so wie bisher durch ausreichende Entlastungsmaßnahmen - Einsatz von Triebwagen-doppelgarnituren, Führung von modernen lokbespannten Reisezügen anstelle von Triebwagenzügen, Führung von Zügen in mehreren Teilen sowie Beigabe von Verstärkungswagen - Rechnung getragen.

Nachdem im Motiventeil der Anfrage auch auf die Bereitstellung von Kofferkulis in den Bahnhöfen eingegangen wird, erscheint es notwendig, abschließend darauf hinzuweisen, daß die ÖBB in 64 Bahnhöfen mit großer Passagierfrequenz insgesamt 930 Kofferkulis aufgestellt haben. Da den ÖBB Beschwerden über zu wenig aufgestellte Kofferkulis in den Bahnhöfen Wien Südbahnhof und Wien Westbahnhof zugegangen sind, wird derzeit geprüft, in welcher Form das bestehende Verteilungssystem der Wagen zum Vorteil der Reisenden geändert werden kann.

Wien, 1979 02 02

Der Bundesminister

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Lamm', written in a cursive style.