



II- 4995 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates
XIV. Gesetzgebungsperiode

Republik Österreich
DER BUNDESKANZLER

Zl. 353.100/35-III/4/79

Wien, am 3. April 1979

An den

Präsidenten
des Nationalrates
Anton BENYA

Parlament
1017 W i e n

2337/AB

1979-04-03

zu 2347/J

Die Abgeordneten zum Nationalrat PRECHTL und Genossen haben am 7. Februar 1979 unter der Nr. 2347/J an die Bundesregierung eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Maßnahmen für die Pendler gerichtet, welche folgenden Wortlaut hat:

"Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Lage der Pendler wurden seit 1970 gesetzt?"

Ich beehre mich, diese Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt zu beantworten.

Der Übersicht halber sowie auch aus verwaltungsökonomischen Überlegungen erlaube ich mir, die Maßnahmen der Bundesregierung zur Verbesserung der Lage der Pendler seit 1970 nach den hierfür zuständigen Ressorts getrennt darzustellen.

Bundeskanzleramt

Die Behandlung des Pendlerproblem es erfolgte auf konzeptueller Ebene. Sie fand ihren Niederschlag in den raumordnungspolitischen

- 2 -

Vorstellungen des Bundes, die mit denen der Länder die Basis für das Raumordnungskonzept der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) bilden.

Diese raumordnungspolitischen Vorstellungen des Bundes gehen im wesentlichen von der Erreichbarkeit von Arbeits- und Dienstleistungszentren aus. In diesem Zusammenhang wird angestrebt, Arbeitsplätze in Tagespendeldistanzen vom Wohnort der Berufstätigen zu lokalisieren. Die maximalen akzeptablen Tagespendeldistanzen wurden aufgrund von Analysen des Pendlerverhaltens 1971 wie folgt konzipiert:

Ziel Standortraum Stufe	Fahrdauer (in Minuten, Individualverkehr)
1 (Bundeshauptstadt)	60
2 ("Landeshauptstadt")	50
3 ("Viertelshauptstadt")	40

Die akzeptable maximale Tagespendelzeit ist demnach gestuft nach der Attraktivität des Zieles.

Zur Verbesserung der Pendelbedingungen wird angestrebt, in entlegenen Gebieten Entwicklungszentren zu fördern und zur besseren Versorgung der Einzugsgebiete von größeren Ballungen neue Arbeitsplätze an leistungsfähigen Verkehrsachsen zu fördern sowie die Verkehrsverbindungen zu verbessern.

Bei der Vergabe von Förderungsmitteln der bundesweiten Finanzierungs- und Förderungseinrichtungen wurde nach Möglichkeit darauf geachtet, die Arbeit an die Arbeitskräfte heranzubringen.

- 3 -

Das besonders zinsbegünstigte ERP-Sonderprogramm wurde insbesondere durch Aufnahme der Ost-Grenzgebiete unter die Förderungsgebiete wesentlich erweitert. Später wurden auch die wirtschaftsschwachen Verwaltungsbezirke Hermagor (Kärnten) und Lienz (Tirol) zusätzlich in den Förderungsbereich aufgenommen, ferner - im Hinblick auf die Entwicklung im Eisenerzbergbau - der Gerichtsbezirk Eisenerz. (Hingegen erscheinen die spezifischen Probleme der Kohlenbergbaugebiete so weitgehend gelöst, daß diese bis auf zwei wieder aus dem Förderungsgebiet ausgeschieden werden konnten.)

Die Schaffung neuer Arbeitsplätze, besonders in Grenzgebieten und wirtschaftlichen Randgebieten sowie der Ausbau und die Neuansiedlung von wachstumskräftigen Sparten in Gebieten mit überkommener Wirtschaftsstruktur werden überdies auch von den Richtlinien für Industrie- und Gewerbekredite des normalen ERP-Jahresprogrammes besonders berücksichtigt.

Bundesministerium für Finanzen

Durch die Novelle zum Arbeitsmarktförderungsgesetz,
BGBl. Nr. 173/1973, vom 21. März 1973:

1. Eine separate Pendlerbeihilfe wurde eingeführt: Ersatz der Fahrtkosten im erforderlichen Ausmaß - für das im konkreten Fall zur Verfügung stehende billigste Verkehrsmittel.
2. Die bereits bestehende Trennungsbeihilfe wurde erweitert, und zwar statt bisher maximal bis zu einem Jahr auf maximal zwei Jahre, für behinderte Personen auch über zwei Jahre hinaus.

Höhe der Trennungsbeihilfe: Im Normalfall 50 % des Tarifes II, Gebührenstufe 1 der Reisegebührenvorschrift 1955 - 60 S Tagesgebühr und 42 S Nachtgebühr, somit zusammen 102 S.

- 4 -

In Fällen besonderer arbeitsmarktpolitischer Dringlichkeit der doppelte Satz, somit 120 S Tagesgebühr und 84 S Nachtgebühr, somit zusammen 204 S täglich.

Bis zum Kalenderjahr 1971 stand als Abgeltung für die Aufwendungen, die dadurch entstanden, daß für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte das eigene Kraftfahrzeug verwendet wurde, ein einheitliches KFZ-Pauschale in der Höhe von S 3.120 jährlich (S 260 monatlich) zu.

Die 2. Einkommensteuergesetz-Novelle 1971 (gültig ab 1.1.1972) brachte eine Zweiteilung des Kraftfahrzeugpauschales. Bei Benützung des eigenen Personenkraftwagens für die Fahrt zwischen Wohnung und Arbeitsstätte stand bei einer Fahrtstrecke bis 20 km jährlich S 3.900 (S 325 monatlich), bei einer Fahrtstrecke über 20 km S 5.850 (S 487,50 monatlich) zu. Dadurch wurde erreicht, daß Pendler ihre höheren Aufwendungen für die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte, wenn auch pauschaliert, für eine Entfernung über 20 km (Hin- und Rückreise, zusammen somit über 40 km) abgegolten erhielten.

Das Einkommensteuergesetz 1972 (gültig ab 1. 1. 1973) hob die Sätze des Kraftfahrzeugpauschales an, da mit dem Pauschbetrag auch die Haftpflichtversicherungsprämie abgegolten wurde. Bei Benützung eines Personenkraftwagens bei einer Fahrtstrecke bis 20 km betrug das KFZ-Pauschale jährlich S 5.928 (S 494 monatlich), bei einer Fahrtstrecke über 20 km S 8.736 jährlich (S 728 monatlich).

Infolge der Erhöhung der Treibstoffpreise und der gestiegenen Reparaturkosten, die auch zur Erhöhung des Kilometergeldes führten, wurden die Sätze für das Kraftfahrzeugpauschale neuerlich durch das Abgabenänderungsgesetz 1973 (gültig ab

- 5 -

1. 1. 1974) angehoben. Bei Benützung eines Personenkraftwagens bei einer Fahrtstrecke bis 20 km beträgt nunmehr das Kraftfahrzeugpauschale S 6.864 jährlich (S 572 monatlich), bei einer Fahrtstrecke über 20 km S 9.984 jährlich (S 832 monatlich).

Bundesministerium für soziale Verwaltung

Seitens des Bundesministeriums für soziale Verwaltung wurden Maßnahmen auf folgenden Gebieten gesetzt:

1. SOZIALVERSICHERUNG:

Das Kriterium einer größeren Entfernung zwischen Wohnort und Arbeitsplatz stellt grundsätzlich keinen Anknüpfungspunkt für die Sozialversicherung dar; es sind deshalb auch keine ausschließlich für Pendler wirksame Maßnahmen in diesem Rechtsbereich getroffen worden. Zu erwähnen ist jedoch die mit der 32. Novelle zum Allgemeinen Sozialversicherungsgesetz, BGBl. Nr. 704/76, vorgenommene Erweiterung des Begriffes des Arbeitsunfalles, der sich auf dem Weg zur oder von der Arbeit (Ausbildungsstätte), der im Rahmen einer Fahrgemeinschaft von Betriebsangehörigen oder Versicherten zurückgelegt worden ist, ereignet. Dabei wird auch der Umstand berücksichtigt, daß der Versicherte wegen der Entfernung seines ständigen Aufenthaltsortes von der Arbeits- oder Ausbildungsstätte auf dieser oder in ihrer Nähe eine Unterkunft hat, da auch die Wege zwischen dieser Unterkunft und der Arbeits(Ausbildungs)stätte unter dem Versicherungsschutz stehen.

Wenn auch diese Regelung nicht nur für die Pendler geschaffen wurde, so wird doch insbesondere dieser Personenkreis, der im Hinblick auf den längeren Weg zur Arbeit häufiger die genannten Transportformen in Anspruch nehmen wird, davon Nutzen haben.

- 6 -

2. ARBEITSMARKTPOLITIK:

Zur Verbesserung der Lage der Pendler stehen der Arbeitsmarktverwaltung zwei spezielle Beihilfenarten, nämlich die sogenannte Pendelbeihilfe und die Trennungsbeihilfe zur Verfügung, die nachstehend näher erläutert werden. In welchem Ausmaß diese beiden Beihilfen in den Jahren 1970 - 1978 eingesetzt wurden, ist aus den beiliegenden Übersichten über die Förderung der geographischen Mobilität und des Arbeitsantrittes zu entnehmen.

Pendelbeihilfe:

Gemäß § 19 Abs. 1 lit. f Arbeitsmarktförderungsgesetz (AMFG) können zur Erlangung eines Arbeits- oder Ausbildungsplatzes oder zur Sicherung einer Beschäftigung oder Ausbildung Beihilfen gewährt werden, um die Hin- und Rückfahrt zwischen Wohnsitz bzw. Aufenthalt und Arbeitsort zu erleichtern.

Gemäß § 20 Abs. 6 AMFG können diese Pendelbeihilfen den Beihilfenwerbern als Zuschüsse zu den Fahrtkosten zwischen Wohnsitz bzw. Aufenthalt und Arbeitsort bis zur tatsächlichen entstehenden Höhe und bis zu einem Jahr nach Aufnahme der Beschäftigung gewährt werden, wenn infolge lokaler oder regionaler Besonderheiten des Angebotes oder Bedarfes an Arbeitskräften oder infolge Schwierigkeiten bei der Beschaffung einer geeigneten Wohnung am Arbeitsort in regelmäßigen Abständen, mindestens einmal monatlich, Fahrten zwischen Wohnsitz bzw. Aufenthalt und Arbeitsort notwendig sind, die voraussichtliche Dauer der Beschäftigung und die persönlichen Verhältnisse des Beihilfenwerbers dies rechtfertigen und nicht durch eine vertragliche Regelung eine Entschädigung für die Fahrtkosten vorgesehen ist. Die Beihilfe kann unter den vorerwähnten Voraussetzungen bis zu einem weiteren Jahr gewährt

- 7 -

werden, wenn der Niederlassung am Arbeitsort besondere Schwierigkeiten entgegenstehen und der arbeitsmarktpolitische Erfolg nur durch Weitergewährung der Beihilfe erreicht werden kann.

Eine Pendelbeihilfe kann grundsätzlich dann gewährt werden, wenn der Zeitaufwand mit dem billigsten allgemeinen Verkehrsmittel einschließlich Geh- und Wartezeiten 1 1/4 Stunden in einer Richtung überschreitet. Sofern ein allgemeines Verkehrsmittel nicht zur Verfügung steht oder im Hinblick auf den Zeitpunkt des Beginns oder des Endes der Arbeit nicht benützt werden kann und daher die Verwendung des eigenen Fahrzeuges notwendig ist, können die Fahrtkosten nur dann ersetzt werden, wenn die Entfernung zwischen Arbeitsplatz und Aufenthaltsort mindestens 30 km bei Benützung eines Kraftfahrzeuges bzw. 15 km bei Benützung eines Fahrrades in einer Richtung beträgt.

Von den obgenannten zeitlichen und entfernungsbestimmten Kriterien kann bei Vorliegen besonderer arbeitsmarktpolitischer Umstände abgegangen werden. Das trifft z. B. auf Personen zu, deren Reise- und Beschäftigungsgewohnheiten durch die räumlichen Umstände ihrer Umwelt, wie Notwendigkeit der Überwindung von Pässen, abgeschiedenen Talkesseln etc., so stark bestimmt sind, daß sie auch bei weniger langer Wegzeit und geringerer Entfernung ohne Beihilfe nicht für ein arbeitsmarktpolitisch wünschenswertes Verhalten gewonnen werden können.

Durch die Pendelbeihilfe soll vor allem der Anstoß zu einer arbeitsmarktpolitisch wünschenswerten zusätzlichen Mobilität gegeben werden, nicht jedoch sollen traditionelle, eingespielte Pendelbewegungen nachträglich unterstützt werden, ohne daß, wie dies für jene Beihilfengewährung Voraussetzung

- 8 -

ist, auf die bestehende Arbeitsmarktlage verändernd eingewirkt wird. Daher wird in diesem Zusammenhang eine Förderung nur über Initiative der Arbeitsmarktverwaltung in Betracht zu ziehen sein, da die Einleitung derartiger Maßnahmen durch Stellen außerhalb der Arbeitsmarktverwaltung, z. B. im Falle der Bereitstellung von Firmenbussen für Pendler, ein Indiz dafür bietet, daß sie in deren ausschließlichem oder überwiegendem Interesse gelegen sind und die Förderung durch die Arbeitsmarktverwaltung keinen zusätzlichen Effekt hätte. Im Einklang mit den bestehenden arbeitsmarktpolitischen Grundsätzen kann diese Beihilfe nur gewährt werden, wenn Ausgangs- und Zielort der Pendelbewegung innerhalb Österreichs gelegen sind.

Trennungsbeihilfe:

Wenn in einem nicht zumutbaren Umfang gependelt werden müßte, d. h. wenn der Zeitaufwand 2 1/2 Stunden für die Hin- und Rückfahrt einschließlich Geh- und Wartezeiten übersteigt oder die Kosten für das Pendeln im Verhältnis zum Einkommen des Beihilfenwerbers nicht unbedeutend sind, kann gem. § 19 Abs. 1 lit.e AMFG eine Beihilfe gewährt werden, um die Führung eines getrennten Haushaltes zu erleichtern.

Gemäß § 20 Abs. 5 AMFG kann diese Beihilfe als Zuschuß zur Deckung der erhöhten Kosten des Lebensunterhaltes bis zu einem Jahr gewährt werden, wenn anzunehmen ist, daß das Dienstverhältnis längere Zeit dauern wird und nicht durch eine vertragliche Regelung eine Entschädigung für eine getrennte Haushaltsführung vorgesehen ist. Die Beihilfe kann unter den erwähnten Voraussetzungen bis zu einem weiteren Jahr gewährt werden, wenn die Trennung durch regionale oder lokale Besonderheiten des Angebotes oder Bedarfes an Arbeitskräften oder durch besondere Schwierigkeiten bei der Beschaffung

- 9 -

einer geeigneten Wohnung am Arbeitsort bedingt ist und der arbeitsmarktpolitische Erfolg nur durch Weitergewährung der Beihilfe erreicht werden kann; bei Personen im Sinne des § 16 AMFG (erschwert vermittelbare Personen) ist eine Gewährung über diesen Zeitraum hinaus möglich.

Als Richtsatz für das Ausmaß der Beihilfe gilt - wie bereits erwähnt - der Betrag in der Höhe der Tagesgebühr der Gebührenstufe 1, Tarif II der Reisegebührenvorschrift 1955.

Im Allgemeinen werden 50 % sowie je 15 % für jede Person, für die der Beihilfenwerber zu sorgen hat, gewährt; eine Erhöhung bis zu 100 % des Richtsatzes ist möglich.

Eine gleichzeitige Gewährung von Pendelbeihilfen und Trennungsbeihilfen ist vorgesehen.

Die relativ geringe Zahl der Pendel- bzw. Trennungsbeihilfen in manchen Bundesländern ist durch folgende Gründe bedingt:

- Viele Firmen geben Reisekostenzuschüsse bzw. haben Werkbusse;
- bei vielen Pendlern ist der vorgeschriebene Zeitaufwand für die Pendelbewegung (1 1/4 Stunden in einer Richtung) geringer;
- das Einkommen mancher Beihilfenwerber liegt über der Einkommensgrenze (dzt. S 8.200,-- plus je 20 % für jede versorgungsberechtigte Person).

Entwicklung des Instrumentes der Pendelbeihilfe seit 1970:

Die Entwicklung der Pendelbeihilfe geht schon auf die Zeit vor 1973 zurück. Bereits nach einem Durchführungserlaß zum Arbeitsmarktförderungsgesetz über die Mobilitäts- und Arbeitsantrittsförderung aus dem Jahre 1969 wurden im Wege einer

- 10 -

ausdehnenden Auslegung der gesetzlichen Bestimmungen über die Reise- und Übersiedlungsbeihilfe (§ 19 Abs. 1 lit. d und § 20 Abs. 4 des Arbeitsmarktförderungsgesetzes) Reisebeihilfen auch als Zuschüsse zu den Kosten des Pendelns zwischen Wohn- und Arbeits- oder Ausbildungsplatz für die Dauer eines Jahres gewährt, wenn die Kosten diejenigen der Trennungsbeihilfe nicht überstiegen und eine sofortige Übersiedlung bzw. Trennung vom Haushalt unzumutbar oder nicht möglich war. Weitere Voraussetzung war in analoger Heranziehung der für die Trennungsbeihilfe geltenden Bestimmungen, daß eine dauerhafte Lösung des Beschäftigungsproblems durch einen Wechsel des Aufenthaltsortes spätestens in einem Jahr zu erwarten war. In der Praxis bedeutete diese Bestimmung eine Gewährungsdauer bis zu einem Jahr.

Mit der Novelle zum Arbeitsmarktförderungsgesetz vom 21. März 1973, BGBl. Nr. 173, wurde diese Beihilfe zu den Kosten des Pendelns in einer eigenen Bestimmung des Arbeitsmarktförderungsgesetzes (§ 19 Abs. 1 lit. f in Verbindung mit § 20 Abs. 6) unabhängig von den Reisebeihilfen und Trennungsbeihilfen gesondert verankert.

Mit der gleichen Novelle wurde die Gewährungsdauer der Trennungsbeihilfe (Beihilfe gem. § 19 Abs. 1 lit. e in Verbindung mit § 20 Abs. 5 AMFG) von höchstens einem Jahr bis zu einem weiteren Jahr erhöht. Für Personen im Sinne des § 16 AMFG (Behinderte im weitesten Sinn) kann die Beihilfe auch über diesen Zeitraum hinaus gewährt werden.

3. ALLGEMEINE UND BESONDERE SOZIALHILFE:

Für Behinderte, die im Erwerbsleben stehen und begünstigte Invalide im Sinne des § 2 Invalideneinstellungsgesetz 1969 sind, können zur Erhaltung und Sicherung der Mobilität im Zusammenhang mit der Erreichung des Arbeitsplatzes oder der

- 11 -

Sicherung der Erwerbstätigkeit Leistungen nach §§ 6 und 10 Invalideneinstellungsgesetz gewährt werden, und zwar ohne Rücksicht auf die Länge der zurückzulegenden Wegstrecke.

Folgende Leistungen sind vorgesehen:

- a) Gewährung eines Zuschusses zum Ankauf eines Personenkraftwagens
- b) Abgeltung der erhöhten Umsatzsteuer im Zusammenhang mit dem Ankauf des PKW's.
- c) Fahrkostenzuschuß für Behinderte, die überwiegend auf den Gebrauch eines Rollstuhles angewiesen sind. (Dieser Zuschuß beträgt für das Jahr 1979 S 2.900,-).
- d) Zuschüsse zu Mehrkosten, die dem Behinderten nachweislich im Zusammenhang mit dem Antritt oder der Ausübung einer Beschäftigung erwachsen.

Die Zuschüsse nach Pkt. a) und b) werden jedoch nur gewährt, wenn das Einkommen des Behinderten monatlich S 13.000,-- netto nicht übersteigt. Dieser Betrag erhöht sich um S 2.000,-- für jede Person, für die der Behinderte zu sorgen hat.

Auf die genannten Leistungen besteht kein Rechtsanspruch. Sie werden nach Überprüfung durch die Landesinvalidenämter aus den Fürsorgemitteln des Ausgleichstaxfonds erbracht.

Übersicht

Über die Förderung der geographischen Mobilität und des Arbeitsantrittes
Gem. § 19 Abs. 1 lit. c bis k AMFG

Teilprogramme 220 bis 229

1970 - 1979

- 12 -

J A H R	In der Berichtszeit gewährte Beihilfobegutachten in den Teilprogrammen									
	220 Vor- stellungs- und Bewerbungs- beihilfe	221 Reise- beihilfe	222 Über- siedlungs- beihilfe	223 Trennungs- beihilfe	224 Pendel- beihilfe	225 Arbeits- ausstattungs- beihilfe	226 Über- brückungs- beihilfe	227 Nieder- lassungs- beihilfe *)	228 Wohn- platz- beihilfe **)	229 Start- beihilfe **)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1970	651	412	16	138	354	46	59			
1971	903	628	23	385	469	91	203			
1972	986	618	40	96	420	277	133			
1973	1 310	814	45	251	692	19	182	-		
1974	2 980	924	25	386	666	14	400	6	80	-
1975	5 813	1 376	44	314	564	36	544	5	100	-
1976	126 192	2 094	50	363	1 039	11	676	3	75	-
1977	87 559	1 712	35	318	951	199	555	1	510	-
1978	137 772	2 257	27	433	617	243	940	2	473	1
1979										

*) Einführung erst durch Novelle zum ASVG 1973

***) Einführung - " - -" - 1974

Übersicht

Über die Förderung der geographischen Mobilität und des Arbeitsantrittes gem. § 19 Abs. 1 lit. c bis k AMFG

1970 - 1979

- 13 -

Teilprogramm 522 *

J A H R	Zahl der in der Berichtszeit gewährten Beihilfebeghen nach Beihilfearten										
	Vor- stellungs- und Gewerbungs- beihilfe	Reise- beihilfe	Über- siedlungs- beihilfe	Trennungs- beihilfe	Pendel- beihilfe	Arbeits- ausstattungs- beihilfe	Arbeits- platz- aus- rüstung	Über- brückungs- beihilfe	Nieder- lassungs- beihilfe	Wohn- platz- beihilfe	Start- beihilfe
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1970	45	5	-	2	5	12	9	-			
1971	89	18	1	3	6	35	31	5			
1972	95	12	2	8	14	52	99	6			
1973	105	15	1	14	24	53	110	14	1		
1974	143	34	3	13	14	108	83	44	-	-	-
1975	230	36	1	12	41	87	173	44	1	-	-
1976	12 659	91	-	12	37	152	198	76	-	2	-
1977	56 111	101	2	15	31	27	394	208	-	15	-
1978	71 058	124	3	15	30	33	365	271	2	3	-
1979.											

*) für Personen im Sinne des § 16 AMFG (Behinderte)

- 14 -

Bundesministerium für Verkehr

Auch die Verbesserung und Erleichterung der Verkehrssituation für die Pendler war und ist ein besonderes Anliegen der Bundesregierung. Seit dem Jahre 1970 wurden daher insbesondere der planmäßige Ausbau des Nahverkehrs in Angriff genommen; günstige, auf die Bedürfnisse der Pendler zugeschnittene Tarife eingeführt; bei den Bundesbahnen das Wagenmaterial auf den in Frage kommenden Strecken laufend verbessert; beim Postautodienst sowie beim Kraftwagendienst der ÖBB die Busse weitgehend erneuert; zwischen den Busdiensten der Post und Bahn aber auch mit privaten Autobusunternehmen Gemeinschaftsverkehre, die mit nur einer Fahrkarte benützt werden können, eingerichtet sowie verbesserte, auf die Wünsche der Berufsfahrer abgestimmte Fahrpläne eingeführt.

Ausbau des Nahverkehrs

Bereits im Jahr 1975 hat der Bund Investitionsmittel in der Höhe von S 500 Mio für den öffentlichen Nahverkehr den ÖBB zur Verfügung gestellt. Damit konnte der gezielte Ausbau des vor allem für den Pendlerverkehr wichtigen Nahverkehrs in den Ballungs- und Beschäftigungszentren begonnen werden. In Erfüllung des letzten Regierungsprogrammes hat die Bundesregierung mit der Einführung des für den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs zweckgebundenen Anteils der Kraftfahrzeugsteuer die Finanzierung der Personennahverkehrsvorhaben gesichert. Damit stehen den ÖBB seit 1976 jährlich steigende gesicherte Investitionsmittel für den Ausbau attraktiver Nahverkehre in den Ballungsräumen zur Verfügung. Im Jahre 1976 wurden 645 Mio S, 1977 1.255 Mio S, 1978 1.272 Mio S für diese Vorhaben bereitgestellt, im Jahr 1979 werden 1.386 Mio S zur Verfügung stehen.

- 15 -

Über die einzelnen Nahverkehrsprojekte wurden bereits mit den Bundesländern Burgenland, Niederösterreich, Tirol, Vorarlberg und Wien Vereinbarungen abgeschlossen, die eine 20 %ige Beteiligung der Länder an den Investitionen vorsehen. Nachstehende Nahverkehrsprojekte wurden bereits fertiggestellt bzw. in Angriff genommen:

Innsbruck - Telfs - Pfaffenhofen (Inbetriebnahme 1978)
Stockerau - Hollabrunn (Inbetriebnahme Frühjahr 1979)
Wien-Süd - Neusiedl am See (Inbetriebnahme Herbst 1979)
Leopoldau - Wolkersdorf - Mistelbach
Bregenz - Feldkirch
Meidling - Liesing
Wien-Süd - Stadlau - Hirschstetten/Aspern
Bahnhof Leopoldau

Mit der Verwirklichung dieser Vorhaben stehen den Pendlern bequeme und schnelle Verkehrsmittel zur Verfügung, die das Umsteigen auf ein im Verhältnis zum Einzel-PKW billigeres öffentliches Verkehrsmittel attraktiv erscheinen lassen.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs für die Berufsfahrer muß auch auf den beschäftigungspolitischen Aspekt dieser Maßnahmen verwiesen werden, da erst das Vorhandensein leistungsfähiger Nahverkehrsmittel es vielen Menschen ermöglicht, Arbeitsverhältnisse in den Beschäftigungszentren einzugehen.

Gemeinschaftsverkehre - Gemeinschaftstarife

Gleichzeitig mit dem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs wurden verstärkte Bemühungen aufgenommen, die Fahrpläne sowie die Tarife der betroffenen Verkehrsträger aufeinander abzustimmen. Insbesondere zwischen dem Postautodienst und dem

- 16 -

Kraftwagendienst der ÖBB aber auch mit privaten Busunternehmen bestehen Gemeinschaftsverkehre, wobei die Fahrkarten der einzelnen am Gemeinschaftsverkehr beteiligten Unternehmen von den anderen anerkannt werden. Neben der damit verbundenen größeren Bequemlichkeit ergeben sich finanzielle Vorteile für die Pendler.

Bahnverkehr

Die Österreichischen Bundesbahnen messen dem Berufsfahrerverkehr größte Bedeutung bei und sind daher stets bemüht, durch laufende Anpassung des Fahrplanangebotes an die jeweiligen Bedürfnisse die von den Pendlern aufzuwendende Zeit für die Bahn- bzw. Busfahrt zur bzw. für die Heimfahrt von der Arbeitsstätte möglichst gering zu halten.

Fahrpläne - Fahrzeiten

Um den Pendlern günstige Fahrmöglichkeiten bei den ÖBB zu bieten, wurden die Fahrpläne überarbeitet und im Nah- und Regionalverkehr weitgehend auf die Bedürfnisse der Berufsfahrer abgestellt, wobei insbesondere auf die durch die Einführung der 40-Stunden Woche ab 1. Jänner 1975 geänderten Arbeitszeiten Bedacht genommen wurde.

Eine wesentliche Grundlage für eine optimale Fahrplangestaltung bilden die jährlich im gesamten Bundesgebiet im Rahmen der Kammer für Arbeiter und Angestellte mit den örtlichen Interessenvertretungen abgehaltenen Fahrplanbesprechungen, bei denen die Anträge der Berufsfahrer für das jeweils folgende Fahrplanjahr behandelt werden. Wenn auch wegen der oftmals stark divergierenden Wünsche mitunter nur Kompromißlösungen realisierbar sind, entsprechen die Fahrplanlagen der Berufsfahrerzüge immer den Vorstellungen der Mehrzahl der Zugbenützer.

- 17 -

Insgesamt wurden seit dem Jahre 1970 im gesamten Bundesgebiet
 - 372 neue Zugverbindungen, die vornehmlich von Pendlern
 benützt werden, neu eingerichtet,
 - bei 109 Zügen wurde die Verkehrsstrecke verlängert und-
 52 Zugverbindungen werden an mehr Tagen als früher geführt.

Die auf den einzelnen Strecken durchgeführten Verbesserungen
 im Berufsfahrerverkehr sind, nach Bundesländern geordnet,
 in Form einer Zusammenstellung als Beilage angeschlossen.

Darüber hinaus konnte durch infrastrukturelle Maßnahmen,
 wie Elektrifizierung verschiedener Strecken und Sanierung
 des Oberbaues, sowie durch Einsatz von besseren Fahrbetriebs-
 mitteln die Fahrzeit bei zahlreichen Zügen zum Teil erheblich
 gekürzt und dadurch die tatsächliche Freizeit der Berufsfahrer
 bedeutend erhöht werden (z. B. Fahrzeitgewinne auf der Strecke
 Wien Nord - Bernhardsthal bis zu 21 Minuten, auf der Strecke
 Linz Hbf - Selzthal bis zu 26 Minuten).

Eine nennenswerte Verbesserung des Berufsfahrerverkehrs brachte
 die Einführung von Taktfahrplänen im Nahbereich von Ballungs-
 zentren, eine Maßnahme, die auch ein wesentliches Postulat
 des Unternehmenskonzeptes der Österreichischen Bundesbahnen
 darstellt. Derzeit können neben der Wiener Schnellbahn auf
 nachstehenden Strecken Taktfahrpläne angeboten werden:

Wien Westbahnhof - Neulengbach	(ab Sommer 1974 - Stundentakt)
Wien FJB - Tulln	(ab Sommer 1975 - Stundentakt)
Wien Südbf - Bruck a.d. Leitha	(ab Sommer 1976 - Zweistundentakt)
Wien Nord - Flughafen Schwechat	(ab Sept. 1977 - Stundentakt)
Innsbruck Hbf - Telfs-Pfaffen- hofen	(ab Sommer 1978 - Stundentakt; zu den Spitzenverkehrszeiten - halbstündige Intervalle)

- 18 -

Ab Mai 1979 wird auch zwischen Stockerau und Hollabrunn ein Schnellbahnverkehr im Stundentakt eingeführt; ab September 1979 ist die Einrichtung eines Taktverkehrs Wien Südbf - Neusiedl am See vorgesehen.

Komfortverbesserungen

Neben der Verbesserung der Fahrpläne und der Verkürzung der Fahrzeiten wurde besonderes Augenmerk auf die Komfortverbesserung der für den Pendlerverkehr in Frage kommenden Züge gelegt. Auf den Hauptstrecken wurden die zweiachsigen Reisezugwagen älterer Bauart weitgehend durch vierachsige Wagen ersetzt. Um den Ersatz der zweiachsigen Wagen auf allen Strecken zu beschleunigen, hat die Bundesregierung ein von den ÖBB erstelltes Sonderprogramm zur Waggonbeschaffung beschlossen. Dieses Sonderprogramm sieht den Ankauf von insgesamt 600 vierachsigen Reisezugwagen modernster Bauart, wovon 400 für den Inlandsverkehr bestimmt sind, bis zum Jahr 1982 vor. Durch diese forcierte Wagenbeschaffung wird es möglich sein, die zweiachsigen Personenzüge bis Ende 1982 fast zur Gänze durch komfortable vierachsige Wagen zu ersetzen, um damit insbesondere auch den Berufsfahrern wesentliche Komfortverbesserungen zu bieten.

Tarifverbesserungen

Auf tariflichem Gebiet sind folgende Maßnahmen besonders zu erwähnen:

- Mit 1. März 1977 wurde die Strecke Wien Südbf - Erzherzog Karl Straße in den Schnellbahnbereich miteinbezogen und mit gleichem Zeitpunkt die Benützung der Personen- und Eilzüge in diesem Bereich mit Fahrausweisen der Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe zugelassen.

- 19 -

- Weiters werden nunmehr auch durchgehende Fahrausweise von ÖBB-Strecken nach Bahnhöfen des Schnellbahnbereiches bzw. auch umgekehrt ausgegeben. Durch diese Maßnahme ergeben sich für die Pendler im erweiterten Schnellbahnverkehr aufgrund des Wegfalles einer gesonderten Schnellbahn-Streckenkarte wesentliche finanzielle Vorteile.

Nicht unerwähnt darf bleiben, daß im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen für Berufsfahrer keine Benützungsbegrenzungen für Schnellzüge bestehen, sodaß auch qualifizierte Züge von den Berufsfahrern in Anspruch genommen werden können (z. B. TS 144 "Tirolerland" in der Relation Wien - St.Pölten, TS 155 "Schloßberg" in der Relation Wien - Wiener Neustadt usw). Da von diesen sehr vorteilhaften Fahrmöglichkeiten reichlich Gebrauch gemacht wird, mußten zum Teil sehr kostenaufwendige Entlastungsmaßnahmen vorgenommen werden, um Überbesetzungen der Schnellzüge zu vermeiden.

Autobusverkehr

Neue Betriebsmittel

Um den Pendlern bequeme und rasche Fahrgelegenheiten zu bieten, wurden bzw. werden vom Kraftwagendienst der ÖBB und vom Postautodienst insgesamt rund 1.800 modernste Großraumautobusse während der Jahre 1970 bis 1979 in Betrieb genommen. Diese Großraumautobusse sind mit gehobenem Komfort versehen, wobei insbesondere auf ein vermehrtes Angebot an Sitzplätzen schon von der Konstruktion her geachtet wurde.

Fahrpläne

Der Postautodienst hat im Interesse der Beförderung von Arbeitnehmern einige Postautolinien neu eingerichtet. Beispielsweise wurde im Jahre 1971 die Postautolinie Hochkrumbach - Langen

- 20 -

am Arlberg-Klösterle bis Bludenz, im darauffolgenden Jahr die Postautolinie Völkermarkt - St. Primus nach Rückersdorf, später der Ortsverkehr Zell am See bis Thumersbach und die Linie Gutenbrunn-Pöggstall - Pöchlarn bis Melk verlängert. Den Wünschen von Arbeitnehmern im Raum Heidenreichstein entsprechend wurde im Jahre 1973 die Postautolinie Heisenreichstein-Kautzen-Dobersberg und Zwettl-Vitis-Heidenreichstein eingerichtet. 1976 wurde für die Beschäftigten der Fa. Zinke und anderer Unternehmer eine Kraftfahrlinie auf der Strecke Vorau-Pinggau eingerichtet.

- Im Interesse der Pendler werden die Fahrpläne laufend auf mögliche Fahrzeitverkürzungen untersucht und wo dies möglich ist, solche durchgeführt. Seit 1975 wurden die Bemühungen verstärkt, Gemeinschaftsverkehre mit anderen Verkehrsunternehmen einzurichten. Im Rahmen dieser Gemeinschaftsverkehre können mit einem Fahrschein eines Kraftwagendienstes auch die Busse der anderen am Gemeinschaftsverkehr teilnehmenden Unternehmung benützt werden. Dadurch ergibt sich für den Berufsfahrer eine wesentliche Erweiterung der Fahrmöglichkeiten ohne finanzielle Mehrbelastung. Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1975 nahmen der Postautodienst und der Kraftwagendienst der ÖBB im südwestlichen Wienerwald einen Gemeinschaftsverkehr auf. Auf den Strecken Linz-Enns-Steyr, Linz-Ottensheim und Wels-Gunskirchen wurden weitere solche attraktive Verkehre (Schnell- und Taktverkehre) eingerichtet. In den Jahren 1976 und 1977 wurde das Verkehrsangebot des Postautodienstes auf den Strecken Wien-Mistelbach und Wien-Eisenstadt sowie im Lavanttal, Raum Wolfsberg, derart verdichtet, daß auch hier von Taktverkehren gesprochen werden kann. Auf weiteren Strecken mit dichter Kursfolge werden zusätzlich Eilkurse geführt, wie z. B. in den Verkehrsrelationen Innsbruck-Reutte, Linz-Steyr, Klagenfurt-Völkermarkt, Graz-Gleisdorf, Wien-Eisenstadt.

- 21 -

Im Wiener Raum sei noch auf die Kraftfahrlinien

- Hütteldorf Bf - Weidlingau/Wurzbachtal und
- Liesing Bf - Bf Meidling

hingewiesen, die in Tarifgemeinschaft mit den Wiener Verkehrsbetrieben geführt werden.

Mit Beginn der Fahrplanperiode 1978/79 wurde das Verkehrsangebot im Burgenland durch Einrichtung von Gemeinschaftsverkehren wesentlich verbessert. Auf der Strecke Eisenstadt-Oberpullendorf entstand ein Gemeinschaftsverkehr "Eisenstadt-Mittleres Burgenland" zwischen dem Postautodienst, Kraftwagendienst der ÖBB und der Fa. Blaguss Reisen. Auf den Strecken Oberpullendorf-Lockenhaus-Pinkafeld-Oberwart-Güssing und Güssing-Heiligenkreuz-Jennersdorf kam es zur Bildung eines Gemeinschaftsverkehrs "Südliches Burgenland" zwischen dem Postautodienst, der Fa. Südburg und der Dr. Richard VB KG.

Verbesserungen der Tarife

Mit 1. Jänner 1979 wurde vom Bundesministerium für Verkehr die Einführung einer Wochenstreckenkarte genehmigt, die nicht mehr an ein lohnsteuerpflichtiges Arbeitsverhältnis gebunden ist und von jedermann, zum Fahrpreis der früheren 6-Tage-Wochenkarte, zu beliebig vielen Fahrten während einer Kalenderwoche innerhalb der Geltungsstrecke verwendet werden kann. Diese "Jedermann-Sichtkarte" kommt u. a. jenen Arbeitnehmern, welche die Strecken zwischen Wohn- und Beschäftigungsort täglich mehrmals zurücklegen, und auch selbständigen Gewerbetreibenden zugute. Sie wurde sowohl vom Kraftwagendienst der ÖBB als auch dem Postautodienst bereits eingeführt.

Mit Wirksamkeit vom 22. Jänner 1979 gewähren der Kraftwagendienst der Österreichischen Bundesbahnen und der Postautodienst

- 22 -

Arbeitnehmern im Turnusdienst eine Mehrfahrtenkarte mit einer 50%igen Fahrpreisermäßigung. Dieser Fahrausweis berechtigt zur wahlweisen Ausnützung der sechs vorgesehenen Fahrten innerhalb von zwei Wochen ab dem ersten Fahrttag. Mit der Einführung dieses Fahrausweises wurde vor allem dem Wunsch vieler Pendler mit einem Turnus- oder Schichtdienst Rechnung getragen, welche auf Grund ihrer besonderen Dienstenteilung eine Wochenkarte nicht voll ausnützen konnten.

Komfortverbesserungen

Der Kraftwagendienst der ÖBB und der Postautodienst haben eine Vielzahl von Maßnahmen gesetzt, die den Pendlern zugute kommen. So wurden an Omnibussen wesentliche Verbesserungen, sowohl in deren technischer Ausstattung als auch im Platzangebot, durchgeführt. Dadurch wird ein erhöhter Anreiz zur Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel, insbesondere im Kraftfahrlinienverkehr geboten.

Durch die Entwicklung und den verstärkten Einsatz von Großraumomnibussen konnte im Berichtszeiraum das durchschnittliche Platzangebot in den Bussen von 37 bis 41 auf 51 bis 56 Sitze und die Gesamtzahl der Plätze in den Bussen (einschließlich der Stehplätze) von rund 70 auf 93 erhöht werden.

Um auch erhöhtem Verkehrsaufkommen auf zweckmäßigste Weise begegnen zu können, werden seit dem Jahre 1977 im Überlandverkehr der Post Gelenkbusse eingesetzt. Die Konzeption und räumliche Größe des 18 m langen Fahrzeuges ermöglicht eine Innenbeleuchtung, die den Reisenden ein die Augen nicht ermüdendes Lesen gestattet.

- 23 -

An technischen Ausstattungsverbesserungen wären insbesondere anzuführen:

- wirksamere Heizung (Webasto-Vorwärmanlage),
- Stoffbespannung der Sitze (früher Plastikbespannung),
- Kinnschutz auf den Haltestangen der Sitze,
- getönte Seitenscheiben,
- Luftfederung (anstelle der Blattfederung), die ein besseres Fahrverhalten und eine gleichbleibende Einstiegshöhe unabhängig der Belastung gewährleistet sowie
- höhere Motorleistung (von 130 PS auf 240 bzw. 256 PS).



Bundesland Wien und NÖ

BEILAGE

Verkehrsstrecke von nach	Anzahl der			Bemerkungen
	neuen Züge	Verlängerung der Verkehrsstr.	Erweiterung der Anfahrstellen	
<u>Strecke Nr. 1, 10</u>				
Wien Westbf - St. Pölten	1			Stundentakt ab Sommer 1974, teilweiser Einsatz von Triebwagen der Reihe 4030
St. Pölten - Pöchlarn	2			
Pöchlarn - Amstetten	2			
Amstetten - Wien Westbf.	1			
<u>Strecke Nr. 5, (9)</u>				
Wien Südbf - Payerbach R.	1			teilweiser Einsatz von Triebwagen der Reihe 4030
Wien Südbf - Wr. Neustadt	1	1		
Wien Südbf - Wr. Neustadt	1			
Wr. Neustadt - Wien Südbf	1			
Meidling - Wr. Neustadt	1			Schnellbahnzug
Wr. Neustadt - Meidling	1			- " -
Meidling - Liesing	5			- " -
Liesing - Meidling	5			- " -
Meidling - Mödling	3	1		- " -
Mödling - Meidling	3	1		- " -
Das sind in Teilstrecken des Abschnittes				
Wien Südbf - Wr. Neustadt - Wien Südbf	22	3		

Bundesland Wien und N.Ö.

Verkehrsstrecke von nach	Anzahl der			Bemerkungen
	neuen Züge	Verlängerung der Verkehrstr.	Erweiterung der Verkehrstr.	
<u>Strecke 7</u>				
Wien Südbf - Bruck a.d.L.	5			Zweistundentakt Wien Südbf - Bruck a.d.Leith. ab Sommerfahrplan 1976; Grenatneusiedl - Hegyeshalom Mai 1976 elektrifiziert
Bruck a.d.L. - Miklasdorf	1			
Bruck a.d.L. - Wien Südbf	4			
<u>Strecke 8, 80</u>				
Wien FJBF - Tulln	12	3	12	Wien FJBF - Tulln Stadt Stundentakt ab Sommerfahrplan 1975, ab Oktober 1978
Tulln - Tulln Stadt	12			
Tulln - Absdorf Hipp.	7	-	3	elektrifiziert, teil- weiser Einsatz von 4ax Reisezugwagen und Triebwagen der Reihe 4050,
Absdorf-H. - Gmünd N.Ö.	3	2	1	
<u>Strecke 9</u>				
Meidling - Korneuburg	1			Wien Süd - Wr. Neustadt siehe <u>Strecke 5</u> Schnellbahn
Meidling - Floridsdorf	8		4	- " -
Meidling - Leopoldau	2			- " -
Meidling - Strebersdorf	2			- " -
Wien Mitte - Leopoldau	3			- " -
Wien Mitte - Floridsdorf	1			- " -
Wien Mitte - Gänserndorf	1			- " - ab Mai 79
Wien Mitte - Korneuburg	1			- " -
Wien Nord - Stockerau	2			- " -
Floridsdorf - Deutsch Wagram	1			- " -

Bundesland Wien und N.Ö.

- 3 -

Verkehrsstrecke von nach	Anzahl der			Bemerkungen
	neuen Züge	Verlängerung der Verkehrsstr.	Erweiterung der Verkehrsstr.	
Floridsdorf - Leopoldau		3		Schnellbahn
Floridsdorf - Strebersdorf		2		- " -
Floridsdorf - Meidling	7			- " -
Floridsdorf - Wien Mitte	2			- " -
Floridsdorf - Wien Nord	1			- " -
Leopoldau - Meidling		3		- " -
Leopoldau - Wien Mitte		3		- " -
Leopoldau - Floridsdorf		4		- " -
Deutsch Wagram - Floridsdorf		2		- " -
Strebersdorf - Floridsdorf		3		- " -
Strebersdorf - Wien Mitte		2		- " -
Korneuburg - Meidling	2			- " -
Stockerau - Floridsdorf		1		- " -
Stockerau - Wien Nord	1			- " -
Das sind in Teilstrecken des Abschnitts				
Meidling - Floridsdorf - Stockerau bzw. Gänserndorf und zurück	35	23	4	• Schnellbahnzug
Wien Nord - Gänserndorf		1		
Wien Nord - Bernhardsthal	2			
Bernhardsthal - Hohenau		2	1	Stockerau - Hollabrunn Elektrifizierung und
Bernhardsthal - Gänserndorf	1			Stundentakt ab Mai 1979, Wien Nord - Hohenau
Hohenau - Gänserndorf	1			teilweiser Einsatz von 4ax Reisezugwagen ab
Stockerau - Hollabrunn				Sommerfahrplan 1979. Gänserndorf - Bernhardt- thal ist ab Sept. 1977
Wien Nord - Retz	1			elektrifiziert
Retz - Hollabrunn	2	1		
Hollabrunn - Retz	1			
Wien Nord - Hohenau				

Bundesland Wien und N.Ö.

- 4 -

Verkehrsstrecke von nach	Anzahl der			Bemerkungen
	neuen Züge	Verlängerung der Verkehrsstre.	Erweiterung der Verkehrsstre.	
<u>Strecke 11</u>				
Krems a.d.D. - St.Pölten	6		2	teilweiser Einsatz von 4ax Reisezugwagen der Bauart "Schlieren gehobener Komfort (gelb, orange)". Vorarbeiten zur Elektrifi- zierung werden ant. Zwischen Tulln Stadt und St.Pölten geleistet.
Tulln Stadt - Herzogenburg	4		1	
<u>Strecke 11a</u>				
Kaumberg Markt Hst. - Kaumberg		1		
Kaumberg - Kaumberg Markt Hst		1		
Hainfeld - Kaumberg		1		
Kaumberg - Hainfeld		1		
<u>Strecke 11b</u>				
St.Pölten Hbf - Ober Grafendorf		1		
<u>Strecke 13</u>				
Amstetten - Waidhofen a.d.Y.	5			teilweiser Einsatz von 4ax Reisezugwagen
Waidhofen a.d.Y. - Kleinreifling	3			
St.Valentin - Kleinreifi- ling	2		1	
Kleinreifling - Hieflau	2			

Bundesland Wien und N.Ö.

Verkehrsstrecke		Anzahl der			Bemerkungen
von	nach	neuen Züge	Verlängerung der Verkehrsstr.	Erweiterung der Verkehrsstr.	
<u>Strecke 51</u>					Pottendorferlinie
Wien Südbf	Wr. Neustadt	1			
Wien Südbf	Gramatneusiedl Wampersdorf	1			
Wr. Neustadt	Wien Südbf	1			
Wr. Neustadt	Wampersdorf			1	
Wampersdorf	Gramatneusiedl			1	Sept. 1974 elektrifiziert
<u>Strecke 52</u>					
Pitten	Aspang		1		teilweiser Einsatz von 4ax Reisezugwagen
(Wien)- Wr. Neustadt	Aspang	1			
Friedberg	Aspang		1		
<u>Strecke 52 d</u>					
Wöllersdorf	Gutenstein		1		
<u>Strecke 52 e</u>					
Wr. Neustadt	Puchberg a. Schneeberg	1			
<u>Strecke 52 f</u>					
Wr. Neustadt	Loipersdorf Sch.	1			

Bundesland Wien und N.Ö.

- 6 -

Verkehrsstrecke		Anzahl der			Bemerkungen
von	nach	neuen Züge	Verlängerung der Verkehrstr.	Erweiterung der Verkehrstr.	
<u>Strecke 70</u>					
Erzherzog Karl Straße - Wien Südbf		12			Schnellbahnzüge
Wien Südbf - Erzherzog Karl Straße		12			- " -
<u>Strecke 71</u>					
Mistelbach - Laa a.d.T.			1		
Wien Südbf - Laa a.d.T.		1			
Mistelbach - Frättingsd.		1			
Wien Südbf - Laa a.d.T.		1			
Laa a.d.T. - Wien Südbf		1			
Frättingsdorf - Mistelbach		1			
Mistelbach - Wien Südbf			1		
<u>Strecke 71 a</u>					
Wien Südbf - Marchegg		1			
- " -		1			
Marchegg - Wien Südbf		1			
Siebenbrunn-L. - Engelhartsetten		1			

Bundesland Wien und N.F.

- 7 -

Verkehrsstrecke		Anzahl der			Bemerkungen
von	nach	neuen Züge	Verlängerung der Verkehrsstr.	Erweiterung der Verkehrsstr.	
<u>Strecke 81</u>					
Absdorf-H.	- Krenns a.d.D.	9	-	3	} teilweiser Einsatz von 4ax Reisezugwagen der Baureihe "Schlierengehobe- ner Komfort gelb-orange" Absdorf-Hippersdorf - Stoekerau ab Mai 1979 elektrifiziert
Krenns a.d.D.	- Sarmingstein	1	1	2	
	/				
Sigmundsherberg	- Hadersdorf a.K.	1	2	6	
<u>Strecke 82</u>					
Schwarzenau	- Martinsberg G.			2	
<u>Strecke 83 a</u>					
Schwarzenau	- Fratres	2		2	
<u>Strecke 92</u>					
Wien Nord	- Flughafen Wien Schwechat				} Zentralfriedhof - Wien Flughafen Schwechat ab Mai 1977 elektrifiziert ab Sept. 1977 Stundentakt
Flughafen Wien Schwechat	- Wolfsthal		4		
Wolfsthal	- Flughafen Wien Schw.		4		
<u>Strecke 93</u>					
Gänserndorf	- Marchegg	2			
Marchegg	- Gänserndorf	2			

Bundesland Oberösterreich

- 1 -

Verkehrsstrecke		Anzahl der			Bemerkungen
von	nach	neuen Züge	Verlängerung der Verkehrsstr.	Erweiterung der Verkehrstaxe	
<u>Strecke 1</u>					Im Abschnitt Linz Hbf.- Salzburg Hbf. wurden die 2 ax Reisezugwagen zum Teil gegen 4 ax Reisezugwagen ausge- tauscht.
Linz Hbf - St.Valentin		1			
Linz Hbf - Attnang-P.		2			
Attnang-P. - Frankenmarkt		1	2		
Attnang-P. - Lenzing		3			
<u>Strecke 13 a</u>					
Garsten - Klaus			1	1	
<u>Strecke 14</u>					
Linz Hbf - Rohr		1			Linz Hbf - Spittal a. Pyhrn ab Sept. 1977 elektrifiziert
Rohr - Selzthal			2		
<u>Strecke 14a</u>					ab Juni 1975
Linz Hbf - Summereau		7	10		elektrifiziert
<u>Strecke 14b</u>					teilweiser Einsatz von 4 ax Reisezugwagen davon 5 der Bauart "Schlieren gehobener Komfort gelb-orange" ab 1979.
Linz Urfahr - Aigen-Sch.					
<u>Strecke 15</u>					
Wels - Ried i. Innkreis		4			Der Triebwagen VT 5041 wurde durch Wagen und Triebfahr- zeuge der R 2043 ersetzt, daher bis 7 Minuten Fahr- zeitgewinn.
<u>Strecke 17</u>					
Bad Ischl - Attnang-P.		2			

Bundesland Steiermark

- 1 -

Verkehrsstrecke von nach	Anzahl der			Bemerkungen
	neuen Züge	Verlängerung des Verkehrsstr.	Erweiterung der Verkehrsstr.	
<u>Strecke 5</u>				
Graz Hbf - Spielfeld Str.	1			Bruck a.d. Mur - Spielfeld Str. sind über-
- " -		1		wiegend 4 ax Reisezugwagen in Einsatz
<u>Strecke 6</u>				
Knittelfeld - St. Michael	2			Bruck a.d. Mur - Villach Hbf sind überwiegend 4 ax Reisezugwagen in Einsatz
<u>Strecke 13</u>				
Hieflau - Admont	4		1	Hieflau - Selzthal ab Mai 1970, Hieflau -
Admont - Selzthal	5		1	Landl ab März 1971 elektrifiziert
Selzthal - Schladming	1	1		
Schladming - Radstadt	1			
Radstadt - Bischofshofen	2			
<u>Strecke 14</u>				
Rohr - Selzthal		2		teilweiser Einsatz von 4 ax Reisezugwagen
St. Michael - Selzthal	1			
<u>Strecke 52</u>				
Friedberg - Aspang		1		teilweiser Einsatz von 4 ax Reisezugwagen

Bundesland Kärnten

- 1 -

Verkehrsstrecke		Anzahl der			Bemerkungen
von	nach	neuen Züge	Verlängerung der Verkehrsstr.	Erweiterung des Verkehrsnetzes	
<u>Strecke 6</u>					Villach Hbf - Friesach und Villach Hbf - Tarvisio C. teilweiser Einsatz von Trieb- wagen der Reihe 4130. Zwei- gleisiger Ausbau der Strecke Klagenfurt - Villach Hbf ab Mai 1977 fertiggestellt.
Villach Hbf	- Hermagor	1			
<u>Strecke 22, 22 a</u>					Bei den Korridorzügen sind nur 4ax Reisezugwagen im Einsatz (Pender Lienz - Innsbruck - Lienz, Wochen- endverkehr). Villach Hbf - Rosenbach und Villach Hbf - Kolbnitz, teil- weiser Einsatz von Trieb- wagen der Reihe 4130.
Villach Hbf	- Lienz	1			
<u>Strecke 64</u>					St. Veit a.d. Gl. - Hütten- berg
St. Veit a.d. Gl.	- Hütten- berg	2			
<u>Strecke 65</u>					St. Veit a.d. Glan-Villach Hbf sind überwiegend 4ax Reisezugwagen im Einsatz.
Feldkirchen i.K.	- Glanegg	1			
Feldkirchen i.K.	- Villach Hbf	1			
<u>Strecke 67</u>					Villach Hbf - Hermagor
Villach Hbf	- Hermagor	1			
Arnoldstein-Kötschach-M.		2			
Hermagor-Kötschach-M.		2			

11

Bundesland Tirol

- 1 -

Verkehrsstrecke von nach	Anzahl der			Bemerkungen
	neuen Züge	Verlängerung der Verkehrsstre.	Erweiterung der Verkehrslänge	
<u>Strecke 2</u>				
St. Johann i.T. - Wörgl	1		1	teilweiser Einsatz von 4 ax Reisezugwagen und Triebwagen der Reihe 4030.
<u>Strecke 3</u>				Innsbruck Hbf - Brenner sind nur 4 ax Reisezugwagen
Kufstein - Brenner				im Einsatz; Innsbruck Hbf - Brenner - Lienz sind Wagen der Bauart "Schlieren gehobener Komfort" (gelb-orange) für den Berufsfahrverkehr an Wochenenden eingesetzt. Kufstein - Wörgl - Innsbruck Hbf teilweiser Einsatz von 4 ax Reisezugwagen und Triebwagen der R 4030.
<u>Strecke 4</u>				Innsbruck Hbf - Telfs Pfaffenhofen 1/2 Stunden bzw. Stundentakt ab Sommer 1978. Im Abschnitt Landeck -
Innsbruck Hbf-Telfs Pfaffenh.	39			St. Anton am Arlberg wurden 15 Züge durch 28 Busse und 6 Züge ersetzt.
Telfs Pfaffenhofen-Landeck	6			
<u>Strecke 11</u>				Mittenwaldbahn Nur 4 ax Reisezugwagen
Innsbruck -Pfronten-St.				und Triebwagen der Reihe 4030. im Einsatz.

46

1

