



REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5905/40-1-1981

II-3470 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

1631 IAB

1982 -02- 17

zu 16481J

## ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage  
der Abg. Dr. Hafner und Genossen,  
Nr. 1648/J-NR/81 vom 1981 12 18,  
"Pläne der ÖBB zur Einführung eines  
Sonderzuschlages für Städteschnell-  
züge"

Ihre Anfrage erlaube ich mir, wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

Nein.

Zu Frage 2:

Auf der Westbahn zwischen Wien - Salzburg lassen die Streckenführung sowie die Kurvenkrümmungsradien eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 140 km/h zu. Die Strecken zwischen Graz - Linz bzw. Salzburg über den Schoberpaß weisen demgegenüber weitaus schwierigere topographische Verhältnisse mit notgedrungen engeren Kurvenkrümmungsradien auf, wobei diese Strecken derzeit noch meist eingleisig geführt werden. Eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 140 km/h, wie auf der Westbahnstrecke, ist derzeit nicht erzielbar, sodaß ein Vergleich der auf der Westbahn möglichen Geschwindigkeiten mit jenen der Schoberpaßstrecke keinen Sinn gibt.

Der Zuschlag bei Städteschnellzügen begründet sich demgemäß auch nicht allein aus der gegenüber Eilzügen kürzeren Fahrzeit, sondern aus dem erhöhten Komfort, den diese Schnellverbindungen bieten.

Im neuen Fahrplanjahr 1982/83 werden im übrigen die Verbindungen Graz - Salzburg und Graz - Linz verbessert. Die Fertigstellung der "Rosenheimer Gleiskurve" ermöglicht eine völlige Neuordnung des Schienenverkehrs zwischen Ostösterreich und den westlichen Bundesländern, welche auch den Verbindungen zwischen Graz - Salzburg und Graz - Linz zugute kommt. In diesen Verkehrsbeziehungen wird es zu folgenden Verbesserungen kommen:

#### Graz - Salzburg

Mit der neuen Kurswagenverbindung bei den Zügen Ex 162/ Ex 112 (Graz Hbf ab 7.20 Uhr, Bischofshofen an 10.53 Uhr, Bischofshofen ab 11.03 Uhr, Salzburg Hbf. an 11.45 Uhr) kann gegenüber der derzeitigen Direktverbindung mit D 510 (Graz Hbf. ab 6.40 Uhr, Bischofshofen an 10.53 Uhr, Bischofshofen ab 11.00 Uhr, Salzburg Hbf. an 11.47 Uhr) eine um ca. 40 Minuten kürzere Reisedauer geboten werden.

#### Salzburg - Graz

Die neue Direktverbindung Salzburg - Graz mit Zug TS 117 (Salzburg Hbf. ab 9.15 Uhr, Bischofshofen an 10.00 Uhr, Bischofshofen ab 10.05 Uhr, Graz Hbf. an 13.40 Uhr) bringt gegenüber der derzeit gebotenen Umsteigverbindung mit den Zügen 5002/TS 111 (Salzburg Hbf. ab 8.55 Uhr, Bischofshofen an 9.59 Uhr, Bischofshofen ab 10.05 Uhr, Graz Hbf. an 13.45 Uhr) eine Beschleunigung der Reisedauer um 25 Minuten.

Die neue Kurswagenverbindung mit den Zügen Ex 113/Ex 163 (Salzburg Hbf. 15.55 Uhr, Bischofshofen an 16.38 Uhr, Bischofshofen ab 16.54 Uhr, Graz Hbf. an 20.20 Uhr) bietet in Graz eine günstige Ankunftszeit, stellt aber auch eine ideale Nachmittagsverbindung Salzburg - Graz mit einer attraktiven Reisedauer (ca. 4 Stunden 20 Minuten) dar.

Eine zusätzliche, spätere Abendverbindung von Salzburg nach Graz wird mit den Zügen E 711/D 511 vorgesehen (Salzburg Hbf. ab 18.40 Uhr, Bischofshofen an 19.28 Uhr, Bischofshofen ab 19.50 Uhr, Graz Hbf. an 23.35 Uhr).

#### Graz - Linz

In der Relation Graz - Linz kann mit der neuen Umsteigverbindung Ex 162/E 806 (Graz Hbf. ab 7.20 Uhr, Selzthal an 9.08 Uhr, Selzthal ab 9.15 Uhr, Linz Hbf. an 11.08 Uhr) gegenüber der derzeitigen Reisemöglichkeit mit den Zügen D 510/E 806 (Graz Hbf. ab 6.40 Uhr, Selzthal an 8.55 Uhr, Selzthal ab 9.04 Uhr, Linz Hbf. an 10.59 Uhr) eine um 30 Minuten kürzere Reisedauer geboten werden.

Den eigentlichen Durchbruch in der Herstellung zeitgemäßer Schnellverbindungen zwischen Graz - Salzburg und Graz - Linz wird jedoch der Ausbau der Schoberpaßstrecke bringen. Dabei ist vorgesehen, die Strecke zweigleisig zu führen und damit im Zusammenhang die seit Jahrzehnten in Diskussion stehende Schleife zur Umfahrung des Bahnhofes Selzthal zu errichten. Die Bogenhalbmesser werden erweitert, um eine zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit von 120 km/h zu erreichen. Besonders bedeutsam ist die geplante Auflassung von 79 Eisenbahnkreuzungen, die sowohl rascheren Zugsverkehr als auch erhöhte Sicherheit im Straßenverkehr ermöglicht.

#### Zu Frage 3:

Seitens der ÖBB bestand der kaufmännische Grundgedanke für die Einführung der Kilometerbank darin, jenen Personen, die im voraus für einen bestimmten Zeitraum eine größere Anzahl von Zugskilometern für beliebig viele Fahrten buchen, einen günstigen Kilometerpreis einzuräumen. Dabei steigt das Ermäßigungsmaß mit zunehmendem Kilometerkontingent an.

Ob und in welcher Form die derzeitigen Voraussetzungen für den Erwerb einer Kilometerbank geändert werden könnten, ist wohl eine Frage die den Marketing-Überlegungen der ÖBB überlassen bleiben muß. Das derzeit niedrigste Kilometerkontingent von 2000 km, welches innerhalb von 6 Monaten verbraucht sein muß, stellt, wie mir berichtet wurde, jene aus kommerzieller Sicht gerade noch in Frage kommende Mindestanforderung dar, um die Ermäßigung kaufmännisch vertreten zu können.

Wien, 1982 02 15  
Der Bundesminister

