

Bericht

des

Ausschusses für Verkehrswesen

über

die Anträge der Abgeordneten Julia Raucher und Genossen (436 der Beilagen), Pauly, Dinghofer und Genossen (73 der Beilagen), Pauly, Dinghofer und Genossen (74 der Beilagen), Frankenberger, Alois Brandl, Hauser und Genossen (142 der Beilagen), Frankenberger, Alois Brandl, Hauser und Genossen (148 der Beilagen), Weiser und Genossen (176 der Beilagen), Josef Kröhl und Genossen (299 der Beilagen), Wiesmaier, Weisk, Pischik und Genossen (308 der Beilagen), Haueis, Dr. M. Mayr, Unterkircher und Genossen (215 der Beilagen), Witternigg, Ulrich und Genossen (424 der Beilagen), Flug, Dr. Gimpl, Fischer und Genossen (22 der Beilagen), Dr. Anton Maier, Luttenberger, Dr. Schmid, Hollersbacher und Genossen (25 der Beilagen), Luttenberger, Dr. Gimpl, Dr. Anton Maier, Hollersbacher und Genossen (128 der Beilagen) und Kirchbauer, Altenbacher, Dengg, Stocker und Genossen (209 der Beilagen), betreffend die gesetzliche Sicherstellung neuer Bahnlinien.

Schon viele Jahre bemühen sich die Länder um den Bau neuer, aus volkswirtschaftlichen und verkehrspolitischen Gründen wichtiger Bahnlinien. Bezüglich verschiedener Projekte waren die nötigen Vorarbeiten und Erhebungen soweit gediehen, daß mit dem Bau hätte begonnen werden können. Der Kriegsausbruch hat die Ausführung verhindert. Nur mit dem Bau einiger Bahnen, welche irgendeine militärische Bedeutung hatten, wurde während des Krieges begonnen.

Der Konstituierenden Nationalversammlung liegen eine Reihe von Anträgen vor, in welchen der sofortige Ausbau solcher Bahnlinien gefordert wurde, deren Ausführung der Krieg verhindert hat. Diese Anträge betreffen den Ausbau der Bahnlinien Eblitz—Grimmenstein nach Kirchschlag in Niederösterreich, den Ausbau der Mühlfeldbahn, den Bau der Bahnlinie Pregarten—Unterweißenbach, Mattighofen—Antiesenhofen, der Weilhartbahn, der Bahn Lambach—Saag, der Fortführung der Reschenscheideckbahn, den Bau der Bahnlinie St. Johann in Tirol—Loser—Reichenhall und einer Anschlusslinie nach Saalfelden, den Ausbau der Bahn Knittelfeld—Köflach, den Bau der Bahnlinie Gleisdorf—Hartberg mit der Abzweigung Raindorf—Pöllau, der Bahnlinie Feldbach—Gleichenberg—Purkla und schließlich den Bau der Bahnlinie Studenzen—Kirchbach—Wolfsberg—Leibnitz.

Wenn auch bezüglich vieler dieser Projekte die Erhebungen vor dem Kriege schon beendet oder doch nahezu beendet waren, so muß doch zugegeben werden, daß alle diese Erhebungen den heutigen ganz geänderten Verhältnissen nicht mehr entsprechen. Es wird daher nötig sein, neuerliche Erhebungen zu pflegen. Der Ausschuß für Verkehrswesen war einstimmig der Ansicht, daß mit aller Beschleunigung die notwendigen Vorbereitungen dafür getroffen werden, jene Bahnlinien der gesetzlichen Sicherstellung zuzuführen, welche sich für die wirtschaftliche Entwicklung der Republik Österreich als notwendig darstellen, sei es, daß sie in Kohlen- oder Holzgebiete führen oder fruchtbare Gegenden dem Verkehre näher bringen, sei es, daß sie der Hebung der Industrie oder des Fremdenverkehrs dienlich sind. Der Ausschuß für Verkehrswesen hat einstimmig beschlossen, folgenden Antrag zu stellen:

Die Nationalversammlung wolle beschließen:

„1. Die Regierung wird aufgefordert, mit aller Beschleunigung eine Gesetzesvorlage vorzubereiten, durch welche nicht nur jene Bahnlinien, deren Bau bereits während des Krieges begonnen wurde, sondern auch andere volkswirtschaftlich und verkehrspolitisch wichtige Lokalbahnen finanziell sichergestellt werden; die zu diesem Zwecke notwendigen Erhebungen sofort durchzuführen und festzustellen, welche Beiträge seitens der Länder und Lokalinteressenten für die einzelnen Projekte gewährt werden können.

2. Die Regierung wird aufgefordert, bezüglich jener beantragten Projekte, zu deren Beurteilung die notwendigen technischen und kommerziellen Grundlagen fehlen, diese ehestens zu beschaffen und der Nationalversammlung darüber Bericht zu erstatten.“

Wien, 18. November 1919.

Josef Comschik,

Obmann.

Dr. Anton Maier,

Berichterstatter.