

3. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

1. Juli 1954

Bundeskanzler Ing. Raab über die Fahrplangestaltung der Bundesbahnen:  
Keine Beeinträchtigung des Lokalverkehrs zugunsten des Fernverkehrs  
Wesentliche Verringerung der grossen Zugspausen

171/A.B.

zu 174/J

Anfragebeantwortung

In Beantwortung einer Anfrage der Abg. Hartleb und Genossen, betreffend die Gestaltung der Fahrpläne der Österreichischen Bundesbahnen, hat Bundeskanzler Ing. Raab im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Betriebe bekanntgegeben:

Wenn die Anfrage behauptet, daß in der letzten Zeit die jährlich zweimal erfolgende Neugestaltung der Fahrpläne der Österreichischen Bundesbahnen eine tiefgreifende Beunruhigung weiter Teile der österreichischen Bevölkerung, insbesondere der Landbevölkerung mit sich bringt und die Ursache hierfür darin liege, daß immer wieder Verschlechterungen der Verkehrsverhältnisse für die inländische Bevölkerung mit den neuen Fahrplangestaltungen verbunden sind, so ist dem entgegenzuhalten, daß gerade in den letzten Jahren ständige Verbesserungen der Österreichischen Fahrpläne erfolgten, die spontan öffentliche Anerkennung gefunden haben. Dies geschah nicht allein gelegentlich der vor jedem Fahrplanwechsel bei den Äntern der Landesregierungen stattfindenden Fahrplanbesprechungen, an denen regelmäßig die Mitglieder der Landesverkehrsausschüsse, die Landesverkehrsdirektoren und Vertreter der Kammern, der Bezirksverwaltungsbehörden, Schulbehörden sowie des Gemeindebundes und in einzelnen Bundesländern auch die Abgeordneten zum Nationalrat des in Betracht kommenden Wahlkreises teilnahmen. Auch bei der letzten, im Dezember 1953 in Wien unter dem Vorsitz des Herrn Bundesministers für Verkehr und verstaatlichte Betriebe abgehaltenen Verkehrs- tagung, an der unter anderem auch Mitglieder des Verkehrsausschusses des Nationalrates teilnahmen, sahen sich die Vertreter aller Bundesländer aus eigenem Veranlaßt, der bisherigen Verkehrsgestaltung und den bekanntgegebenen Grundsätzen und speziellen Planungen für jene ab Sommer 1954 Beifall zu zollen.

Bei dieser Tagung wurde freilich darauf hingewiesen, daß bei der Fahrplangestaltung auch unabdingbare Wünsche der ausländischen Stellen berücksichtigt werden müssen und daß daher von den österreichischen Delegierten bei den internationalen Fahrplankonferenzen vor allem die Beschleunigung der Fernverbindungen durch Verringerung der Aufenthalte nunmehr stärker als

4. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz 1. Juli 1954

bisher zugestanden werden mußten. Die demgemäß im Sommerfahrplan dieses Jahres vorgenommene Beschränkung der Aufenthalte bei den internationalen Zügen steht im Übrigen mit einer vom Hauptausschuß des Nationalrats in seiner Sitzung am 28.10.1953 einstimmig angenommenen Entschließung im Einklang, derzufolge das Anhalten von Fernzügen im Inlandsverkehr auf jenes Maß eingeschränkt werden soll, das den internationalen Gepflogenheiten entspricht. Es konnte auch nicht länger mehr vertreten werden, daß beispielsweise auf der 176 km langen Strecke Leoben-Bischofshofen ein D-Zugpaar vierzehnmal, das heißt also alle 12 1/2 km, anhielt. Der in diesem Beispieldurch Auflassung von 6 Aufenthaltstagen erzielte Fahrzeitgewinn stellt die unentbehrliche Sanierung einer für Österreich verkehrspolitisch äußerst wichtigen Verbindung dar.

Um nun auf der anderen Seite die örtlichen Bedürfnisse nicht zu beeinträchtigen, wurde für zufriedenstellende Anschlüsse an die Fernzüge vorgesorgt. Bei den diesjährigen Landes-Fahrplankonferenzen konnten sich die Interessenvertreter davon überzeugen, daß nicht nur die Gesamtreisezugleistungen der Österreichischen Bundesbahnen Jahr für Jahr Steigerungen erfuhrten, sondern daß daneben insbesondere auch die Fahrplanaufteilung auf die einzelnen Tagesstunden den von den Interessenten geäußerten Wünschen entsprechend erfolgte. In jedem Bundesland wurde in eingehenden Aussprachen das die oft widerstrebenden Interessen am meisten befriedigende System der Zu- und Abfuhrverbindungen der Strecken behandelt, auf denen notwendigerweise Schnellzugsaufenthalte aufzugeben wären. Hierbei wurde gerade in dieser Hinsicht größtes Bemühen entfaltet, soweit als irgend angängig Willenseinheitlichkeit der interessierten Kreise zu erzielen.

Über die Reisezugleistungen der Österreichischen Bundesbahnen in den letzten Jahren mag folgende Aufstellung Aufschluß geben:

Gesamtistung in Millionen Kilometer

	Schnellzug	Personenzug
1951	11,7	24,6
1952	13,2	25,5
1953	12,65	25,5
1954	13,76	27,03 (vor- aussichtlich)

Daraus ist zu erschließen, daß bisher mit jeder Steigerung der Schnellzugsleistungen auch eine Leistungssteigerung der dem Lokalverkehr dienenden Personenzüge einhergegangen ist. Dies tritt besonders ab

5. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

1. Juli 1954

Sommer 1954 durch namhafte Verbesserung der Personenverzugsdichte in Er-  
scheinung. Im Zusammenhang damit wird sich ab heurigen Sommerfahrplan  
auch eine wesentliche Verringerung der Zahl der großen Zugpausen auf  
allen Strecken ergeben. Die Verkehrslücken völlig zu schließen etwa der-  
art, daß auf allen Strecken ein Zugverkehr in Abständen von 1 bis 3 Stunden  
vorgesehen wird, würde vielfach die Erbringung völlig unwirtschaftlicher  
Leistungen bedeuten und kann nicht in Erwägung gezogen werden. Hierbei ist  
zu bedenken, daß eine lückenfüllende Verkehrsbedienung durch Kraftfahr-  
linien der Österreichischen Bundesbahnen, der Österreichischen Postverwal-  
tung und durch Privatkraftfahrunternehmungen erfolgt; die Fahrpläne dieser  
Verkehrseinrichtungen sind auf jene der Österreichischen Bundesbahnen abge-  
stimmt.

Zusammenfassend kann sehn festgestellt werden, daß eine Beein-  
trächtigung des Lokalverkehrs zugunsten des internationalen Reiseverkehrs  
nicht gegeben ist, daß vielmehr alles unternommen wird, die oft heterogenen  
Bedürfnisse beider Verkehrsarten aufeinander tunlichst abzustimmen, wozu  
nicht in letzter Linie die Zubringerzüge dienen. Aus den vorstehenden Aus-  
führungen geht aber auch weiters hervor, daß an der Gestaltung der Fahr-  
pläne allen am Fremdenverkehr irgendwie interessierten Faktoren ein weit-  
gehendes Mitspracherecht eingeräumt ist, weshalb ich keine Notwendigkeit  
sehe, die Bundesregierung mit dem angeschnittenen Thema zu befassen.

Was ferner den in der Anfrage berührten Zustand des Wagenparkes  
der Österreichischen Bundesbahnen ~~erlangt~~ erlangt, so erfährt auch dessen sys-  
tematische Verbesserung positive öffentliche Kritik. Es ist freilich nicht  
zu leugnen, daß die seit 1945 vollzogene Aufbauarbeit noch immer nicht ge-  
nügt hat, um den bis 1937 bestandenen Zustand wieder herzustellen. Hierbei  
darf allerdings nicht überschon werden, daß unter den vierachsigen Schnell-  
zugswagen und den zweiachsigen Personenzügen eine große Anzahl mit einem  
Alter von mehr als 50 Jahren sind. Diese Personenzugswagen laufen haupt-  
sächlich auf Nebenlinien und wären schon längst ausgewechselt worden, wenn  
Kriegs- und Nachkriegszeit dies nicht verhindert hätten. Ihr Ersatz durch  
neue Wagen ist im Rahmen der bewilligten Budgetmittel vorgesehen.

Schließlich sei noch zu der in der Anfrage bemängelten Beheizung  
von Warteräumen bemerkt, daß für diesen Zweck den Bahnhöfen je nach Größe  
und örtlicher Lage eine bestimmte Brennstoffmenge zur Verfügung steht,

6. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrrespondenz

1. Juli 1954

die wegen des heurigen strengen Winters entsprechend erhöht wurde; gleichzeitig wurde angeordnet, für die Heizung während der Zugsverkehrszeiten unbedingt zu versorgen. Freilich wäre es weder wirtschaftlich vertretbar noch notwendig, in den Bahnhöfen auf Nebenlinien während größerer Zugs pausen die Warteräume durchgehend zu heizen.

- . - . - . - . - . - . - . - . - .