

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

A n f r a g e b e a n t w o r t u n g

Ih Beantwortung einer Anfrage der Abg. H a r t l e b und Genossen, betreffend die Gestaltung der Fahrpläne der Österreichischen Bundesbahnen, hat Bundeskanzler Ing. R a a b 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 bringe 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 Ämtern 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 Verkehrstagung, 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 Nationalrates in seiner Sitzung am 28.10.1953 einstimmig angenommenen Entschliebung 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-Zugspaar vierzehnmal, das heißt also alle 12 1/2 km, anhielt. Der in diesem Beispielfalle durch Auflassung von 6 Aufenthalten 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 erfuhren, 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 waren. 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:

Gesamtleistung 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 erschen, 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 Personenzugsdichte in Erscheinung. Im Zusammenhang damit wird sich ab heurigen Sommerfahrplan auch eine wesentliche Verringerung der Zahl der großen Zugspausen auf allen Strecken ergeben. Die Verkehrslücken völlig zu schließen etwa derart, 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 Postverwaltung und durch Privatkraftfahrunternehmen erfolgt; die Fahrpläne dieser Verkehrseinrichtungen sind auf jene der Österreichischen Bundesbahnen abgestimmt.

Zusammenfassend kann schon festgestellt werden, daß eine Beeinträchtigung 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 Ausführungen geht aber auch weiters hervor, daß an der Gestaltung der Fahrpläne allen am Fremdenverkehr irgendwie interessierten Faktoren ein weitgehendes 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 ~~es~~langt, so erfährt auch dessen systematische Verbesserung positive öffentliche Kritik. Es ist freilich nicht zu leugnen, daß die seit 1945 vollzogene Aufbauarbeit noch immer nicht genügt hat, um den bis 1937 bestandenen Zustand wieder herzustellen. Hierbei darf allerdings nicht übersehen werden, daß unter den vierachsigen Schnellzugswagen und den zweiachsigen Personenwagen eine große Anzahl mit einem Alter von mehr als 50 Jahren sind. Diese Personenzugswagen laufen hauptsächlich 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 Parlamentskorrespondenz

1. Juli 1954

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

-.-.-.-.-