

8.Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

9.April 1954

174/J

A n f r a g e

der Abg. H a r t l e b und Genossen

an den Bundeskanzler,

betreffend die Gestaltung der Fahrpläne der Österreichischen Bundesbahnen.

.-.-.-.-.

In der letzten Zeit brachte jede der jährlich zweimal erfolgenden Neugestaltungen der Fahrpläne der Österreichischen Bundesbahnen eine tiefgreifende Beunruhigung weiter Teile der österreichischen Bevölkerung, insbesondere der Landbevölkerung. Die Ursache hiefür liegt darin, dass immer wieder Verschlechterungen der Verkehrsverhältnisse für die inländische Bevölkerung mit den neuen Fahrplangestaltungen verbunden sind. Vor allem wird das Anhalten der Triebwagen, Eil- und Schnellzüge, welches zum-Teil seit Jahrzehnten dem inländischen Fremdenverkehr in den ländlichen Fremdenverkehrsorten gedient hat und für die Entwicklung des Fremdenverkehrs unentbehrlich ist, immer noch mehr eingeschränkt, sodass eine Unzahl von inländischen Eisenbahnstationen praktisch vom Verkehr mit beschleunigten Zügen ausgeschaltet sind.

Als Begründung für dieses Vorgehen der für die Gestaltung der Fahrpläne zuständigen Stellen wird von diesen angegeben, dass bei den internationalen Fahrplankonferenzen von ausländischen Stellen darüber Beschwerde geführt wird, dass die dem internationalen Fremdenverkehr dienenden Fernzüge in Österreich zu oft anhalten. Hiebei wurde auf andere Staaten verwiesen, wo dies nicht oder nicht in diesem Ausmasse der Fall wäre.

Selbst wenn man diese Darstellung gelten lässt, ist damit noch lange nicht bewiesen, dass in den anderen Staaten die Interessen der einheimischen Bevölkerung bei der Erstellung der Fahrpläne so wenig beachtet werden, wie dies in Österreich der Fall ist. Es besteht kein Zweifel darüber, dass den Wünschen des internationalen Fremdenverkehrs Rechnung getragen werden kann, ohne eine Verschlechterung des inländischen Verkehrs herbeizuführen. Wenn neue Fernzüge eingerichtet werden, ohne das Anhalten von Eil- und Schnellzügen, die dem Inlandverkehr dienen, zu beschränken, wird kein vernünftig denkender Mensch etwas dagegen einzuwenden haben. Gerade in anderen Staaten wird immer wieder bewiesen, dass dies möglich ist, ohne den inländischen Fremdenverkehr zu schädigen.

9. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

9. April 1954

Die österreichische Bevölkerung muss schwere Lasten tragen, um den Bestand der Bundesbahnen zu sichern. Auch diejenigen Teile der Bevölkerung, welche die Bahnen nicht oder nur in sehr geringem Ausmasse benützen können, müssen durch Steuern zum Ausgleich des Defizites der Bahnen, aber auch durch die Verteuerung des Strassenverkehrs, welche nur im Interesse der Bahnen herbeigeführt wurde, schwer an diesen Lasten mittragen. Die Bevölkerung der Landgemeinden und jene der abgelegenen kleineren Städte sowie der Märkte sind schon an sich stark gegenüber der Bevölkerung der grossen Städte benachteiligt, weil eine Reihe von Ermässigungen der Fahrpreise und sonstige Begünstigungen für sie praktisch nicht in Betracht kommen, da dieselben meist vollständig einseitig auf die Begünstigung der Bahnbenützer in den Grosstädten abgestellt sind. Mag dies auch zum Teil in verwaltungstechnischen Umständen eine Begründung finden, so ändert es doch nichts an den Tatsachen.

Selbst wenn man ganz von der nicht abzuleugnenden Tatsache absieht, dass die Fahrpreise für Personen auf den kurzen Strecken, wie sie für die ländliche Bevölkerung in den weitaus meisten Fällen in Frage kommen, auf den Kilometer gerechnet ein Vielfaches von dem betragen, was der Fernreisende zu bezahlen hat, dass der Zustand der Waggons, die auf den ländlichen Lokalstrecken eingesetzt sind, oft ein geradezu trostloser ist, dass es dort auch an den kältesten Wintertagen kaum jemals einen geheizten Warteraum gibt, dass auch die uralten, ausgeleierte Personenwaggons nur allzuoft weder eine funktionierende Heizung noch eine Beleuchtung aufweisen, gibt es viele Stationen, wo es am Tage nach jeder Richtung hin Verkehrslücken in der Dauer bis zu 7 Stunden gibt, weil überhaupt kein Zug anhält. Es ist nur der unendlichen, viel zu weit gehenden Geduld der ländlichen Bevölkerung zuzuschreiben, dass sie sich derartige Zustände ruhig gefallen lässt. Diese Geduld kann aber einmal ein Ende nehmen, wenn weiterhin mit den wirtschaftlichen Interessen dieser Bevölkerung ein frevles Spiel getrieben wird und man sie systematisch immer mehr zugunsten "internationaler Verkehrsinteressen" vom Verkehr abschaltet und sie so lediglich dann berücksichtigt, wenn es Lasten zu tragen gibt, im übrigen aber zum Zuschauer für die durchfahrenden Züge macht.

Der Fremdenverkehr - auch der inländische - gehört zu den wichtigsten Zweigen unserer Wirtschaft, und es werden zu seiner Förderung mit Recht bedeutende Geldmittel aufgewendet. Es wäre aber grundfalsch, hierbei nur den Ausländer-Fremdenverkehr und die für denselben bereits eingerichteten Fremdenverkehrsorte

10. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

9. April 1954

im Auge zu behalten und die vielen kleineren und weniger berühmten Orte, in denen grosse Anstrengungen gemacht und grosse Opfer gebracht werden, um überhaupt die Grundlagen für einen Fremdenverkehr zu schaffen, dabei zu vernachlässigen. Schaltet man diese vielen kleineren Orte aber fast vollständig von jedem Eil- und Schnellzugsverkehr ab und verweist sie gnädig auf sogenannte "Zubringerzüge", dann macht man ihre Arbeit zunichte und bereitet ihnen schwersten wirtschaftlichen Schaden.

Die wirtschaftliche Lage ist in all diesen kleineren Orten keineswegs so günstig, dass die Bevölkerung - mag es sich um Gastwirte, Kaufleute, Gewerbetreibende, Handwerker oder deren Dienstnehmer handeln oder um Bauern, die aus dem Fremdenverkehr eine so dringend notwendige, zusätzliche Einnahme erstreben - auf jede Hilfe seitens des Staates verzichten oder Schädigungen ruhig hinnehmen könnte, ohne sich selbst mitschuldig zu machen.

So gesehen ist die Erregung über das Verhalten der Bundesbahn bei der Gestaltung der Fahrpläne mehr als verständlich, und so gesehen verliert diese ganze Frage den Charakter einer Ressortangelegenheit des an sich berufenen Ministeriums und wird zu einer grundsätzlichen wirtschaftlichen Angelegenheit der Gesamtregierung.

Aus diesem Grunde wende ich mich nicht an den zuständigen Ressortminister, von dem ich wohl mit Recht annehme, dass er allzu einseitig nur vom Standpunkt der Bundesbahnen diese Fragen sieht, sondern an den Herrn Bundeskanzler mit der

A n f r a g e :

Ist der Herr Bundeskanzler bereit:

- 1.) Den Ministerrat ehestens mit der Behandlung dieser Frage zu befassen und einen grundsätzlichen Beschluss herbeizuführen?
- 2.) Bei diesen Beratungen den Standpunkt zu vertreten, dass die Berücksichtigung des internationalen Reiseverkehrs nicht auf Kosten des inländischen Fremdenverkehrs erfolgen darf?
- 3.) Zu verlangen, dass die Beschlüsse des Ministerrates schon für den Sommerfahrplan 1954 zu berücksichtigen sind?
- 4.) Vorzusorgen, dass in Hinkunft zu den Fahrplankonferenzen die Fremdenverkehrsorganisationen und Gemeinden rechtzeitig zur Stellungnahme eingeladen werden; ebenso die Abgeordneten zum Nationalrat des in Betracht kommenden Wahlkreises?

•••••