



1023 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates  
XIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5.905/27-I/1-72

422 / A.B.  
zu 429 / J.

Präs. am 26. Juni 1972

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abgeordneten  
zum Nationalrat Meißl und Genossen, Nr.429/J-NR/72  
vom 27.April 1972: "Bahnlinie Spielfeld/Straß -  
Mureck - Radkersburg."

Zu obiger Anfrage erlaube ich mir, folgendes mitzuteilen:

Zu Punkt 1)

Die im Jänner 1971 abgeschlossene betriebswirtschaftliche Untersuchung der Nebenbahnlinie Spielfeld/Straß - Mureck - Radkersburg ergab bei Zugrundelegung der Lohn- und Preisbasis per 1.I.1968 für dieses Jahr einen Betriebsabgang von 7,18 Mio S, hochgerechnet auf das Jahr 1969 einen solchen Abgang von 7,77 Mio S. Die Hauptursache für diese schlechte betriebswirtschaftliche Situation liegt im ständigen Rückgang der Inanspruchnahme der Bahn sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. So sank die Zahl der beförderten Reisenden von 1958 bis 1967 von 210.000 auf 150.000, was einer Abnahme um rund 29 % gleichkommt. Im Güterverkehr war der Rückgang von 1957 bis 1967 mit rund 17 % perzentuell etwas geringer (1957: 44.110 to, 1967: 36.404 to).

Dieses ungünstige Wirtschaftsbild ergab sich trotz der bereits durchgeführten Rationalisierungsmaßnahmen, wie der Verdieselung des Gesamtverkehrs, der Sperre einzelner

-2-

Bahnhöfe für den Stückgutverkehr, Verkürzung der Geschäftsstunden oder Umwandlung in unbesetzte Halte- und Ladestellen. Weiters wird schon seit Jahren täglich ein Zugpaar mit Omnibussen des Kraftwagendienstes geführt und der Stückgutverkehr zur Gänze durch den Kraftwagendienst besorgt.

Dieses rein betriebswirtschaftliche Ergebnis der Untersuchung der Nebenbahnlinie Spielfeld/Straß - Mureck - Radkersburg ist in dem Memorandum des Vorstandes der Österreichischen Bundesbahnen über das Nebenbahnenproblem enthalten. Selbstverständlich werden jedoch bei der endgültigen Entscheidung über die Zukunft einer Nebenbahnlinie auch regional- und strukturpolitische sowie Fremdenverkehrs-Überlegungen miteinbezogen. Aus diesem Grunde wurde das Memorandum auch, um die entsprechenden Daten zu gewinnen, den in Frage kommenden Gebietskörperschaften und Interessenvertretungen zugeleitet.

Im Sinne der Regierungserklärung wird bei der Frage des Weiterbetriebes dieser Strecke maßgeblich Gewicht auf die Notwendigkeit der Grenzlandförderung gelegt werden müssen.

Eine konkrete Äußerung bezüglich einer Einstellung der gegenständlichen Nebenbahnlinie meinerseits ist jedoch bevor alle Untersuchungen abgeschlossen beziehungsweise die Stellungnahmen der Gebietskörperschaften und Interessenvertretungen vorliegen nicht möglich und würde auch dem dem Nationalrat vorzulegenden Nebenbahnbericht und dessen Behandlung im Nationalrat vorgreifen.

-3

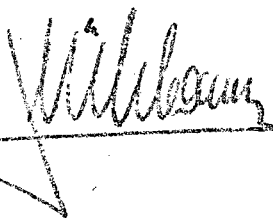
-3-

Zu Punkt 2)

Was den Personenverkehr auf der in Rede stehenden Strecke anlangt, wäre trotz des Einsatzes von Triebwagen eine wesentliche Verkürzung der Fahrzeit nicht möglich, da die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf dieser Strecke nur 60 km/h beträgt. Abgesehen von diesem Umstand stehen auch gegenwärtig Triebwagen für den Einsatz auf dieser Strecke nicht zur Verfügung.

Wien, am 19. Juni 1972

Der Bundesminister:

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Wilfried Haas', is written over a horizontal line. Below the signature, there is a large, stylized, handwritten mark that resembles a checkmark or a large 'Z'.