



II- 1246 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
XIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl.5.905/29-I/1-1972

440 / A.B.
zu 448 / J.
10. Juli 1972
Präs. zm.....

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
zum Nationalrat Melter und Genossen, Nr.448/J
vom 10.Mai 1972: "Memorandum über die Neben-
bahnen der Österreichischen Bundesbahnen".

Zu obiger Anfrage erlaube ich mir, folgendes mitzu-
teilen:

Eingangs möchte ich grundsätzlich bemerken, daß die
bisher von den Österreichischen Bundesbahnen erarbei-
teten und im Memorandum des Vorstandes enthaltenen
Daten von rein betriebswirtschaftlichem Aussagewert
sind und daher in keinem Fall eine endgültige oder
ausschließliche Entscheidungsgrundlage für die Frage
der Einstellung einer Nebenbahn bilden. Selbstver-
ständlich werden 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 Interessen-
vertretungen zugeleitet. Nach Einlangen der Stellungnahmen
werden noch entsprechende Verhandlungen mit den in Frage
kommenden Stellen durchgeführt. Die Ergebnisse dieser
Verhandlungen werden dann dem Nebenbahnbericht, welcher
dem Nationalrat zugeleitet wird, zu Grunde gelegt.

- 2 -

Zu Frage 1)

Der jährliche Betriebsabgang für die Strecke Bregenz - Bezaun beläuft sich bei bereits erfolgter Vollverdieselung auf 10,96 Mio S. Der durchschnittliche Betriebsabgang beträgt unter Zugrundelegung der auf das Jahr 1969 hochgerechneten Ergebnisse somit S 310.230/ = Strecken-km und ist damit höher als der durchschnittliche Abgang der anderen Nebenbahnen, der bei S 262.600/Strecken-km liegt.

Zu Frage 2)

Bei Auflassung des Personenverkehrs und Übergabe an den Kraftwagendienst der Österreichischen Bundesbahnen wäre in Zusammenwirken mit dem in diesem Gebiet bereits bestehenden dichten Liniennetz der österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung - mit Ausnahme der unbesetzten Haltestellen Weißbachbrücke und Unterbach, wo die Frequenzen je Zug nur bei einigen Reisenden liegen - die Bedienung der einzelnen Orte durch das direkte Anfahren mittels Autobussen besser als bisher gewährleistet. Nachteilige Auswirkungen auf den Berufs- und Schülerverkehr wären daher nicht zu erwarten.

Zu Frage 3)

Die Frage, inwieweit die Straßenverhältnisse eine Überwälzung des Eisenbahnverkehrs zulassen würden, wurde untersucht und dabei festgestellt, daß sich die zu befahrenden Straßen in gutem Bauzustand befinden. Die Verlagerung des derzeitigen Personenverkehrs (Bregenz - Bezaun: 3 Personenzüge täglich, 2 Personenzüge werktäglich, 1 Personenzug an Sonn- und Feiertagen; Bezaun - Bregenz: 4 Personenzüge täglich, 1 Personenzug werktäglich) sowie des nur sehr geringen Güterverkehrs (1969: 10.776 to, was bei 250 Werktagen einen Tagesdurchschnitt von rund 43 to bedeutet) dürfte auch im Hinblick auf die Streckenkapazität auf keinerlei Schwierigkeiten stoßen.

- 3 -

Zu Frage 4)

Die o.a. Daten stammen aus der im Memorandum des Vorstandes der Österreichischen Bundesbahnen nach rein kaufmännischen Gesichtspunkten erstellten Einnahmen-Ausgaben-Rechnung über die Wirtschaftlichkeit der betreffenden Nebenbahn.

Um jedoch zu einem endgültigen Bild der zu erwartenden Auswirkungen bei einer eventuellen Einstellung zu belangen, wird nach Vorliegen insbesondere der Stellungnahme des Landeshauptmannes die der Einstellung weiter geprüft werden. Entsprechend der Regierungserklärung wird bei der Analyse der vorliegenden Nebenbahnstrecke auch auf den gesamtwirtschaftlichen Nutzen der Linie Bedacht genommen, wobei eine soziale und wirtschaftliche Benachteiligung der betroffenen Bevölkerungsschichten vermieden werden soll.

Zu Frage 5)

Der Gesamtverkehr auf der Nebenbahnlinie Bregenz - Bezau ist bereits voll verdieselt. Dies stellt, was den Bahnbetrieb anbelangt, für diese Strecke die rationellste Betriebsart dar. Auch auf dem Personalsektor sind alle Rationalisierungsmöglichkeiten bereits ausgeschöpft.

Zu Frage 6)

Der Personenzugverkehr auf o.a. Strecke wird in puncto Fahrplan den Bedürfnissen entsprechend abgewickelt; die Personenzüge werden ausschließlich mit vierachsigen Schmalspurreisezugwagen und modernen Dieseltriebfahrzeugen (Baujahr 1959 - 1961) geführt.

-4

- 4 -

Wenn trotzdem kein befriedigendes Betriebsergebnis erzielt wurde, so sind die hierfür maßgeblichen Faktoren in Umständen zu suchen, auf welche die Österreichischen Bundesbahnen keinen Einfluß haben.

Wien, am 3. Juli 1972

Der Bundesminister:

