



REPUBLIK ÖSTERREICH
Der Bundesminister für Verkehr
Pr.Zl. 5905/11-1-1984

II-1825 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode

818 /AB

1984 -08- 09

zu 850 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. Brennsteiner und Genossen
vom 28.6.1984, Nr. 850/J-NR/1984,
"Krimmlerbahn"

Ihre Anfrage beeche ich mich wie folgt zu beantworten:

Im Allgemeinen:

Einleitend wäre festzuhalten, daß die Krimmler Bahn eine jener mehr als 40 Bahnstrecken der Österreichischen Bundesbahnen ist, die im Auftrag der ÖROK wegen ihres geringen Verkehrsaufkommens einer eingehenden Analyse unterzogen wurde. Anschließend haben die Österreichischen Bundesbahnen zu dieser Analyse der ÖROK Stellung genommen und dann gingen Schreiben des Bundesministers für Verkehr an jeden der Herren Landeshauptmänner, in deren Bereich sich eine Nebenbahn befindet, mit der Frage, ob das Land bei Nebenbahnen - deren Weiterführung es wünscht - auch bereit sei, Zuschüsse zu leisten. Die Krimmlerbahn ist eine jener Strecken, die unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht weitergeführt werden könnten. Als schmalspurige Nebenbahn weist sie einen Kostendeckungsgrad von 8,1 % aus und verursachte zum Zeitpunkt der Untersuchung den Österreichischen Bundesbahnen einen jährlichen Betriebsabgang von 32,7 Mio S.

Nachdem aus der Region vehementes Interesse an der Sanierung und am Weiterbestand der Bahn bekundet wurde und das Land Salzburg dieses

- 2 -

Interesse nicht nur verbal, sondern auch durch Zusage eines Zu- schusses für den Sanierungsaufwand zum Ausdruck gebracht hat, sieht ein auch die Krimmler Bahn betreffendes "Förderungsprogramm für den Oberpinzgau" vor, daß die anfallenden Sanierungs- bzw. Moderni- sierungskosten vom Bund und Land im Verhältnis von 80% Bund zu 20% Land gemeinsam aufgebracht werden sollen. Da der Betriebsabgang zur Gänze weiterhin vom Bund zu tragen wäre, muß man sich darüber im klaren sein, daß die Übernahme von 80 % der Investitionskosten und des gesamten Betriebsabganges durch den Bund nur dann vertret- bar wäre, wenn die interessierten Gemeinden, Behörden und Inter- essensvertretungen alle Anstrengungen der Österreichischen Bundes- bahnen für eine stärkere Inanspruchnahme der Bahn sowohl im Reise- als auch im Güterverkehr tatkräftig unterstützen, um den weiterhin zu erwartenden Betriebsabgang spürbar zu verringern.

Bei einer zu diesem Thema im Jahre 1983 durchgeföhrten Enquete haben die Österreichischen Bundesbahnen ihren Standpunkt dargelegt und bekräftigt, sich um die Einrichtung eines den Wünschen des Landes Salzburg entsprechenden, attraktiven Eisenbahnverkehrs auf der Pinzgauer Lokalbahn zu bemühen, allerdings wurde von den ÖBB auch eindeutig erklärt, daß neben einer sanierten Krimmler Bahn mit einem den Wünschen der Bevölkerung entsprechend gestalteten Fahr- plan Parallelverkehre durch Busse des KWD im bisherigen Umfang keinesfalls aufrechterhalten werden könnten.

Zur Klärung der offenen Fragen wurde schließlich eine Arbeits- gruppe eingerichtet. Im Rahmen dieser Arbeitsgruppe wurden bereits konkrete Fahrplanvorstellungen sowie der Umfang des künftigen Per- sonenverkehrs erarbeitet und auch der tatsächliche Sanierungs- bedarf festgestellt. Einvernehmen wurde darüber erzielt, daß der Personenverkehr auf dieser Strecke künftig nur mehr bis Neukirchen am Großvenediger zu führen wäre. Von dort nach Krimml kämen für den Personenverkehr nur noch Busse zum Einsatz, weil die Sanierung des

Streckenabschnittes Neukirchen am Großvenediger - Krimml unverhältnismäßig hohe Kosten verursachen würde und dennoch keine nennenswert höhere Streckenhöchstgeschwindigkeit erreicht werden könnte. Der Güterverkehr bliebe bis Krimml aufrecht, auch liegt eine Zusage der Österreichischen Bundesbahnen vor, für den Sommertourismus Dampfbummelzüge bei entsprechender Annahme bis Krimml zu führen.

Zu Frage 1:

Der Beginn der Sanierungsarbeiten hängt entsprechend der dargestellten Interessenslage von verbindlichen Äußerungen der zuständigen Stellen des Landes und der Region zu den bisherigen Verhandlungsergebnissen ab, insbesondere darüber, ob die 20%ige Kostenbeteiligung auch für die nunmehr feststehende und auf Preisbasis 1984 gebrachte Summe von 86,35 Mio Schilling (ursprünglich wurde ein Sanierungsbedarf von 77 Mio Schilling auf Preisbasis 1983 errechnet) erwartet werden kann, sowie zur Frage der Annahme des Fahrplanmodells mit Abstimmung Schienenverkehr/Busverkehr, verbunden mit der Klarstellung, daß künftig Buslinien die Krimmler Bahn nicht konkurrieren dürften.

Ungeachtet der Klärung dieser Fragen haben die ÖBB mit einer Reihe von Vorarbeiten, wie Gleisstopfen und Verhandlungen über die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen, begonnen. Eine Bestellung von Schmalspurtriebwagen wurde bereits vorgenommen.

Zu Frage 2 und 3:

Um das von der erwähnten Arbeitsgruppe grundsätzlich festgelegte, auf den Vorstellungen des Landes und der Region basierende Betriebs- und Fahrplanmodell zu verwirklichen, wären folgende Investitionen bzw. Kosten erforderlich:

Maßnahmen im Bereich Oberbau, Unterbau
sowie Grundkosten S 12,9 Mio

Rückfallweichen S 3,2 Mio

Sicherung von Eisenbahnkreuzungen S 3,7 Mio

Haltestellen S 0,55 Mio

Hochbau S 0,4 Mio

Kosten für Elektroanlagen S 3,0 Mio

Zugleitfunk S 3,5 Mio

Stopfen und Richten von Altgleisanlagen S 5,3 Mio

Maßnahmen in Neukirchen S 1,3 Mio

Summe S 33,85 Mio

Schmalspurtriebwagen S 52,5 Mio

Summe S 86,35 Mio

An größeren Bauvorhaben wären dabei zu nennen:

- Eisenbahnkreuzung Kitzsteinhornstraße in Schütteldorf:
Linienverschwenkung und technischer Kreuzungsschutz.
- Fürtherbogen:
Streckenausbau auf 50 km/h und technischer Kreuzungsschutz mit der Kapruner Landstraße (sog. "kleine Lösung").
- Fürth West:
Linienverschwenkung in km 7,2 bis 7,5.

- 5 -

- Walcherbogen:
Im Bogenbereich Anhebung auf eine Fahrgeschwindigkeit von 60 km/h.
- Manlitzbogen:
Neutrassierung.
- Neukirchen am Großvenediger:
Gleisverlängerungen und Einbau von Rückfallweichen.

Nach Vornahme dieser Investitionen bzw. Abschluß der Sanierungsarbeiten könnte die Fahrzeit um 10 - 20 Minuten gegenüber dem derzeitigen Fahrplan verringert werden, wobei noch drei zusätzliche Haltestellen (Litzldorf, Burk und Wenns) eingerichtet würden.

Zu Frage 4:

Vorgesehen wären gegenüber dem derzeitigen Fahrplan mit 8 bzw. 10 Zugfahrten und 25 Buskursen pro Tag, künftig täglich 24 Zugfahrten, 5 durchgehende Buskurse und 3 Buskurse auf Teilstrecken. Ein detailliertes Fahrplanmodell wird noch mit dem Land und den regionalen Interessensvertretungen abzustimmen sein.

Wien, am 7. August 1984

Der Bundesminister

