

Bericht

des

Ausschusses für Verkehrswesen

über

den Antrag der Abgeordneten Födermayer, Wiesmaier, Fleckmayr und Genossen (Nr. 174 der Beilagen), betreffend die Verstaatlichung, den Ausbau und die Elektrifizierung der Salzkammergut-Lokalbahn und die Verstaatlichung der Dampfschiffahrtsunternehmungen im Salzkammergut.

Der Antrag Födermayer und Genossen faßt in Kürze eine Reihe von Anregungen zusammen, welche ihre Verbindung dadurch finden, daß sie auf die Hebung der Verkehrsgelegenheiten im Salzkammergut abzielen. Diese Anregungen betreffen folgende Fragen:

1. Die Verstaatlichung der Salzkammergut-Lokalbahn (Salzburg—Bad Ischl und St. Lorenz—Wondsee). Diese Bahn ist gegenwärtig ein Privatunternehmen, von der Verstaatlichung erhoffen sich Interessenten im Salzkammergut eine größere Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse der Bevölkerung. Es ist zwar zu betonen, daß es auch bei Privatbetrieb im Interesse der Aktionäre gelegen ist, alles zu tun, was die Frequenz der Bahn und damit ihre Einnahmen zu heben geeignet ist; immerhin können vom Staatsbetrieb vielleicht noch weitergehende Vorteile erhofft werden. Es dürfte jedoch nicht angezeigt sein, der Regierung einen bedingungslosen Auftrag in dieser Richtung zu geben, weil ein solcher ihre Situation bei den nötigen Verhandlungen mit der Eigentümerin der Bahn ungünstig beeinflussen würde.

2. Eine zweite Anregung betrifft die Umwandlung dieser schmalspurig geführten Bahn in eine normalspurige. Interessenten im Salzkammergut erhoffen sich auch hiervon eine Belebung des Verkehrs. Ob eine solche in größerem Umfange damit tatsächlich verbunden wäre, erscheint immerhin nicht ganz unzweifelhaft. Der direkte Verkehr auf der Linie von Salzburg nach Wien würde selbstverständlich auch wie bisher auf der viel kürzeren Linie der bestehenden Kaiserin Elisabeth-Bahn erfolgen; möglich wäre die Einschlebung direkter Wagen nach Bad Ischl in gewissen Zügen auf den Hauptlinien, was immerhin ein Vorteil wäre. Andererseits ist nicht zu verkennen, daß beispielsweise gerade die vom besten und langen Aufenthalt nehmenden Fremdenpublikum meistbesuchten Gebiete der Schweiz und auch anderer Reiseländer nur auf schmalspurigen Bahnen erreichbar sind, ohne daß dies ihrer Frequenz Eintrag tut. Vor allem aber wären unter den gegenwärtigen Verhältnissen die Kosten der Normalisierung dieser Bahn so ungeheuer, daß an ihre Durchführung nicht zu denken ist; sie werden von sachmännischer Seite auf mindestens 50 bis 60 Millionen eingeschätzt, ohne Berücksichtigung der Kosten des neuen Fahrplans; es kann daher aufrichtigerweise im gegenwärtigen Zeitpunkt diese Durchführung nicht empfohlen werden.

3. Eine dritte Anregung ist die Einführung des elektrischen Betriebes auf der genannten Bahn. Eine solche würde allerdings entschieden von Vorteil sein, da damit sowohl die bei den zahlreichen Tunnels sehr lästige Rauchplage in Wegfall käme, als auch ein dichter Verkehr leichter durchzuführen wäre. Da auch die Wasserkraftanlagen im Salzkammergut den Strombezug ermöglichen dürften, wäre dieser Anregung jedenfalls näherzutreten.

4. Eine weitere Anregung ist der Ausbau der Strecke von Steindorf nach Mondsee. Diese Linie war ursprünglich schon bei der Konzessionierung der Linie Salzburg—Bad Ischl vorgesehen, ist bisher jedoch trotz wiederholten Anregungen der Interessenten und auch öffentlicher Faktoren nicht zur Ausführung gelangt. Sie würde namentlich den Weg von Wien in das Mondseegebiet beträchtlich abkürzen. Die Linie ist verhältnismäßig kurz, mit besonderen Bau Schwierigkeiten nicht verbunden; ihr Bau würde auch reichliche Arbeitsgelegenheit bieten. Es wäre daher dieser Frage entschieden neuerlich näherzutreten.

5. Endlich regen die Antragsteller die Verstaatlichung der Dampfschiffahrtsunternehmen im Salzkammergut an. Solche Dampfschiffahrtsunternehmen bestehen auf dem Traunsee, Attersee, Mondsee, Obersee und Hallstättersee; auf dem Mondsee besteht nur Sommerverkehr. Diese Unternehmen befinden sich zumeist in sehr ungünstiger finanzieller Lage, insbesondere die ausschließlich dem Saisonfremdenverkehr dienende Mondseeschiffahrt. Durch eine Vereinigung dieser Unternehmungen, sei es durch unmittelbare Verstaatlichung oder durch Bildung eines Syndikates unter staatlicher Unterstützung und Leitung, dürfte eine Besserung der Verhältnisse am zweckmäßigsten zu erzielen sein.

Der Ausschuß für Verkehrswesen stellt daher den Antrag:

Die Nationalversammlung wolle beschließen:

„Die Staatsregierung wird beauftragt, die vorliegenden Anregungen einem Studium zu unterziehen und nach dessen Ergebnis mit tunlichster Beschleunigung alle zur Besserung der Verkehrsverhältnisse im Salzkammergut möglichen Maßnahmen in die Wege zu leiten.“

Wien, 28. November 1919.

Josef Tomschik,
Obmann.

Georg Pischik,
Berichterstatter.