

II-158 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
XI. Gesetzgebungsperiode

20.7.1966

36/A.B.

A n f r a g e b e a n t w o r t u n g

zu 54/J

des Bundesministers für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen

Dr. Dipl.-Ing. W e i ß

auf die Anfrage der Abgeordneten Z a n k l und Genossen;

betreffend die beabsichtigte Einstellung der Gurktalbahn.

---o---o---o---

Zu der schriftlichen Anfrage des Herrn Abgeordneten Zankl und Genossen erlaube ich mir, folgendes mitzuteilen:

Zu Frage 1): "Können Sie die angeschnittenen Fragen bereits umfassend beantworten?"

Die betriebswirtschaftliche Untersuchung der schmalspurigen Nebenbahn Treibach/Althofen - Klein Glödnitz (Gurktalbahn) ist abgeschlossen.

Sie führte zum Ergebnis, dass der jährliche Betriebsabgang, bei dessen Berechnung die vor dem 1. Juni geltenden Personalkosten in Ansatz gebracht wurden, 4,49 Millionen Schilling beträgt. Er ergibt sich aus der geringen Inanspruchnahme der Strecke sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr. Beide Verkehrsarten weisen unausgesetzt sinkende Tendenz auf.

Die Analyse hat auch ergeben, dass sich der Betriebsabgang bei Umstellung von Dampf- auf Dieseltraktion nur ganz unwesentlich verringern würde.

Zu Frage 2): "Kann erwartet werden, dass allenfalls lediglich eine Reduktion des Personenverkehrs auf der Gurktalbahn erfolgen wird?"

Eine Reduktion des Personenverkehrs würde das ungünstige Wirtschaftsbild der Strecke nur ganz unwesentlich verbessern und scheidet daher als Lösungsmöglichkeit aus. Bei Übernahme des Personenverkehrs durch den Kraftwagendienst der Österreichischen Bundesbahnen und Abwicklung des sehr geringen Güterverkehrs durch ein nur an Werktagen geführtes Güterzugspaar könnte eine Einsparung von jährlich etwa 2 Millionen Schilling erzielt werden.

Zu Frage 3): "Ist die Auflassung des Güterverkehrs beabsichtigt?"

Ansichts der oben geschilderten Verhältnisse muss gefolgert werden, dass die für die Österreichischen Bundesbahnen wirtschaftlich günstigste Lösung in der Gesamteinstellung des Bahnverkehrs und Übernahme des Personenverkehrs durch den Kraftwagendienst der Österreichischen Bundesbahnen zu suchen ist.

36/A.B.
zu 54/J

- 2 -

Letztere Massnahme könnte wirtschaftlich realisiert werden, da die Omnibusse der Österreichischen Bundesbahnen die zumeist knapp bahnparallel verlaufende Strasse im Linienverkehr befahren, die bei einer Einstellung des Bahnverkehrs unter Benützung des Bahnkörpers verbreitert werden könnte.

Für die Verlegung des Güterverkehrs spricht der Umstand, dass der tägliche Umsatz schon 1964 nur mehr 5 Wagenladungen und 16 Eil- und Frachtstückgutsendungen betrug und seither noch weitere Einbussen erlitten hat.

Es ist auch in Betracht zu ziehen, dass die Umladung der Güter im Bahnhof Treibach/Althofen nicht nur mit hohen, von der Bahn zu tragenden Kosten verbunden ist, sondern auch die Unsicherheit besteht, ob sie auch weiterhin durch einen bahnfremden Unternehmer ausgeführt werden wird. Der jetzt verpflichtete Unternehmer hat erst kürzlich seinen Vertrag gekündigt und war nur um den Preis erheblicher Hinaufsetzung der Vergütungssätze gewillt, die Ladetätigkeit bis auf weiteres durchzuführen.

Würde dieser Unternehmer ausscheiden, so käme für die Ladetätigkeit nur Einsatz von Bahnpersonal in Betracht, welches wegen des akuten Personalmangels entweder überhaupt nicht oder nur um den Preis ungewöhnlich hohen Aufwandes beizustellen wäre.

Eine endgültige Entscheidung ist jedoch noch nicht getroffen worden. Dazu müssen noch die örtlichen Stellen gehört werden.

-.-.-.-