

II-220 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
XI. Gesetzgebungsperiode

12.9.1966

84/A.B.
zu 57/J

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

des Bundesministers für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen

Dr. Dipl.-Ing. W e i ß

auf die Anfrage der Abgeordneten F r ü h b a u e r und Genossen,
betreffend Einstellung von Nebenbahnen.

-.---.--.

Zur schriftlichen Anfrage der Abgeordneten Frühbauer, Zankl,
Steinmaßl, Schlager und Genossen erlaube ich mir folgendes mitzuteilen:

Der bei den meisten europäischen Bahnen besonders defizitäre Charakter
des Wirtschaftsbildes von Nebenbahnen ist zu einem Problem geworden, mit
dessen Lösung sich Regierungen und Bahnverwaltungen eingehend befassen.
Auch die Österreichischen Bundesbahnen müssen dieser Tatsache ihre beson-
dere Aufmerksamkeit zuwenden. Wenn keine sonstige Methode zur Verbesserung
des wirtschaftlichen Ergebnisses von derartigen Strecken zielführend ist,
müssen auch andere europäische Bahnen als äusserste Konsequenz Betriebs-
einstellung erwägen.

Dieser Vorgang ist in Österreich gesetzlich im § 29 des Eisenbahn-
gesetzes 1957, BGBl. 17. Stück aus 1957, Nr. 60, fundiert. Darin ist be-
stimmt, dass die Behörde auf Antrag die vorübergehende oder dauernde Ein-
stellung des ganzen oder eines Teiles des Verkehrs einer Eisenbahn
(eines Streckenteiles) zu bewilligen hat, wenn seine Weiterführung dem
Eisenbahnunternehmen wirtschaftlich nicht mehr zugemutet werden kann.

Die betrieblichen und kommerziellen Gegebenheiten jeder Nebenbahn-
strecke wurden schon 1957 analysiert, um für diese besonders ungünstig
gebarenden Linien Lastenausgleich zu erhalten. Dieses Ziel wurde aller-
dings nicht erreicht.

Nach der 1963 erfolgten Feststellung des Rechnungshofes, dass zwar
diese Untersuchungen erfolgten, jedoch noch keine entscheidenden Schritte
unternommen wurden, um den besonders grossen Betriebsabgang der Neben-
bahnen durch einschneidende innerbetriebliche Massnahmen, so vor allem
durch Einstellung des Personenverkehrs und seine Übernahme durch den
Kraftwagendienst, zu verringern, sind seit 1965 für die 52 Nebenbahn-
strecken der ÖBB neuerlich genaue Analysen im Gange. Sie erfolgen an Hand
eines einheitlichen Untersuchungsschemas, welches Verkehrsstruktur und
-umfang, die wirtschaftlichen und klimatischen Verhältnisse sowie die

84/AB.
zu 57/J

- 2 -

Entwicklungstendenz des bedienten Gebietes, weiters alle in Betracht kommenden sozialen Momente und schliesslich das Verhältnis von Betriebsaufwand und -ertrag der Strecke berücksichtigt.

Es ist Zweck dieser Analysen, für jede Nebenbahn unter Bedachtnahme auf den Bedarf die mit dem günstigsten ökonomischen Erfolg verbundene Rationalisierungsmethode zu ermitteln. Wo dies erfolgversprechend ist, tritt Reform durch organisatorische und technische Massnahmen ein. Lassen solche keine einschneidende Besserung des Wirtschaftsbildes erwarten und bieten die Strassenverhältnisse die Gewähr, dass die Bedürfnisse der Verkehrsinteressenten auch durch die Verlegung der Schienentransporte auf die Strasse befriedigt werden können, muss unter Berücksichtigung aller wesentlichen volkswirtschaftlichen und sozialen Momente volle oder teilweise Verkehrseinstellung erwogen werden.

Unter Anwendung dieser Grundsätze wurden die Untersuchungen für die in der Anfrage genannten sechs Strecken abgeschlossen.

Sie führten zu nachstehenden Schlussfolgerungen:

Gesamteinstellung des Verkehrs auf den Strecken

Drösing - Zistersdorf

Pergern - Sierning

Treibbach/AA - Klein Glödnitz

Einstellung des Personenverkehrs

Retz - Drosendorf

Enzersdorf b.St. - Dobermannsdorf

Einsatz von Uerdinger Schienenbussen für den Personenverkehr

auf der Strecke Zeltweg - Fohnsdorf

Auf die konkreten Anfragen ist zu erklären:

Zu 1.): Bisher wurde nur für die 4,8 km lange Schmalspurstrecke Pergern - Sierning, die als klassisches Beispiel einer einstellungsreifen Bahnlinie anzusprechen ist, beim Landeshauptmann von Oberösterreich das Einstellungsverfahren beantragt.

Auf der Strecke Zeltweg - Fohnsdorf wird seit 22. Mai 1966 der bis dahin mit Dampflokomotiven geführte Personenverkehr durch Schienenbusse abgewickelt. Damit ist ein ansehnlicher Rationalisierungserfolg erreicht worden. Hinsichtlich der übrigen Strecken sind noch Kontakte mit örtlichen Stellen ausständig.

Zu 2.): Die Expertenkommission wurde eingesetzt, um die allgemeine Situation der Österreichischen Bundesbahnen in wirtschaftlicher und technischer Hinsicht usw. zu prüfen und auf Grund dieser Überprüfung allgemeine Richtlinien für die weiteren Massnahmen zu erstellen. Die Tätigkeit

84/A.B.
zu 57/J

- 3 -

dieser Kommission kann aber die Verwaltung der Österreichischen Bundesbahnen in keiner Weise darin hindern, schon jetzt als unumgänglich notwendig erscheinende Massnahmen, wie etwa bei der Strecke Pergern - Sierning, sofort durchzuführen.

Zu 3.): Bei geplanter Einstellung der Personenbeförderung wird stets ausreichender Omnibusverkehr sichergestellt werden. Dieser wird es wegen günstiger Strassenziehung fallweise ermöglichen, die Orte besser zu bedienen, als dies die Eisenbahn vermag.

Zu 4.): Durch die Einschaltung der Landesregierungen vor Durchführung einer als notwendig erkannten Verkehrseinstellung ist die Anhörung aller Interessenten sichergestellt.

Zu 5.): Soweit ich mich erinnere, habe ich in der Budgetdebatte alle Anfragen im wesentlichen sofort beantwortet. Bei denen dies nicht sofort möglich war, erfolgte die Beantwortung schriftlich.

-.-.-.-.-