



II— 1923 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates  
XIV. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr. Zl. 5905/46-1-1976

886/AB

1977-02-09

zu 911/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der  
Abg. Dipl. Vw. Josseck, Dr. Schmidt, Nr.  
911/J-NR/1976 vom 1976 12 20: "Steyrtal-  
Bahn".

Ihre Anfrage erlaube ich mir, wie folgt zu beantworten:

Die Steyrtal-Bahn war bzw. ist Gegenstand eingehender Untersuchungen, sowohl bahnintern, als auch durch das Institut Dr. Fessel, wie auch im Rahmen einer derzeit laufenden Globalanalyse über die volkswirtschaftliche Bedeutung der Nebenbahnen in Österreich, die von der Wirtschaftsuniversität Wien im Auftrage der Österr. Raumordnungskonferenz durchgeführt wird.

Bei der bahninternen Ermittlung der Einnahmen für die Strecke Garsten-Klaus wurden alle der Nebenbahn zuscheidbaren Einnahmen erfaßt. Hierzu gehören auch die Einnahmen aus Sonderzugfahrten, die allerdings wegen geringer wirtschaftlicher Bedeutung kaum ins Gewicht fallen.

Auch bedarf die Behauptung einer verzerrten Einnahmeberechnung zu Ungunsten der Schiene einer Berichtigung, da innerhalb der Relation Grünberg-Klaus neben der regulären Kraftfahrlinie 2489 (Steyr-Molln-Kirchdorf an der Krems) und dem nachmittägigen Schienenpersonenverkehr zwischen Grünberg und Molln ein Schienen-

ersatzverkehr mit Autobussen eingerichtet ist, für den ausschließlich der Schienentarif gilt, das heißt, daß sämtliche Fahrausweise der Schiene auch für die Benützung der Autobusse gelten. Sämtliche Einnahmen aus dem Schienenersatzverkehr werden in diesem Rahmen zur Gänze der Schiene zugerechnet. Es tritt hiedurch also keine Verzerrung der Ertragsituation der Schiene ein.

Was die in der Anfrage enthaltenen Anregungen betrifft, so erlaube ich mir insbesondere darauf hinzuweisen, daß der Vorwurf konkurrierender Bahn- und Autobusverbindungen im Hinblick auf die koordinierte Fahrplanerstellung nicht gerechtfertigt erscheint. Zur näheren Information gestatte ich mir nachfolgend eine diesbezügliche Fahrplanübersicht zu geben:

ab Grünburg (Schiene)1)	14.11, ✕ 15.57, 17.45, ● 19.24, ● 19.52
ab Grünburg (Bus)	✕ 12.50, ✕ 16.20, ● 18.25,
ab Molln (Schiene)	14.52, ✕ 16.35, ● 18.45, ● 18.55,
ab Molln (Bus)	✕ 11.51, 16.46.

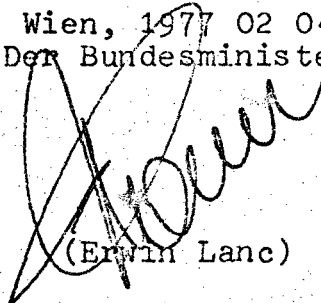
Auch wurde in der Relation Molln-Klaus der Schienenersatzverkehr mit der oben genannten Kraftfahrlinie 2489 so koordiniert, daß keine Konkurrenz, sondern vielmehr ein erhöhtes Verkehrsangebot auftritt. Zu den übrigen Anregungen darf ich darauf hinweisen, daß durch die derzeitige Fahrplangestaltung den Verkehrsbedürfnissen, insbesondere den Erfordernissen des Schüler- und Berufsverkehrs entsprochen wird, wofür auch der Umstand spricht, daß weder von Gebietskörperschaften noch von anderen Interessentengruppen an die ÖBB Wünsche wegen Wiederaufnahme des Schienen-Personenverkehrs zwischen Molln und Klaus herangetragen wurden.

#### Zeichenerklärung:

- ✕ - werktags
- - werktags, ausgenommen Samstag
- - Samstag, Sonn- und Feiertag

Im übrigen müssen bei der Beurteilung von Strecken mit geringem Verkehrsaufkommen außer den selbstverständlichen betriebswirtschaftlichen Überlegungen gesamtwirtschaftliche, staatspolitische und raumordnungspolitische Aspekte berücksichtigt werden. Da diese, wie schon erwähnt, teilweise noch geprüft werden, sind weitere Maßnahmen vorerst nicht sinnvoll.

Wien, 1977 02 04  
Der Bundesminister:

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Lanc', written over the typed name 'Erwin Lanc'.

(Erwin Lanc)