



REPUBLIK ÖSTERREICH  
Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5905/17-1-1984

II-2025 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode

898/AB

1984 -11- 14

zu 919 J

#### ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage  
der Abg. Dkfm. DDr. König und Genossen  
vom 19. September 1984, Nr. 919/J-  
NR/1984, "Umrüstung der Nebenbahnen"

Ihre Anfrage beehre ich mich, wie folgt zu beantworten:

#### Zu Frage 1:

Der Vorstand der Österreichischen Bundesbahnen wurde beauftragt, bezüglich der von der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) untersuchten Nebenbahnen regional jene Strecken bzw. Teilstrecken bekanntzugeben, auf denen eine Weiterführung des Güterverkehrs - unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der 3. Novelle des Bundesbahngesetzes - als gemeinwirtschaftliche Leistung für vertretbar erachtet wird.

Darüberhinaus wurde den Österreichischen Bundesbahnen aufgetragen, mit Vertretern der Länder, Gemeinden und Regionen zu klären, für welche dieser Strecken oder Teilstrecken - unter Bedachtnahme auf das Gesamtverkehrsangebot und unter Vermeidung einer Doppelbedienung durch Schiene und Bus - neben dem Güterverkehr auch die Weiterführung des Personenverkehrs auf der Schiene als gemeinwirtschaftliche Leistung für notwendig angesehen wird.

Zu Frage 2:

Inwieweit im Bereich der "ÖROK-Strecken" Kraftfahrlinien des Kraftwagendienstes der Österreichischen Bundesbahnen, der Post oder privater Busunternehmer bestehen, ist in der beiliegenden Übersicht festgehalten.

Dabei handelt es sich allerdings in der Regel nicht um "echte" Parallelverkehre (mit gleichem Anfangs- und Endpunkt sowie mit gleichem Streckenverlauf). Die Kraftfahrlinien versorgen vielmehr - über gewisse Parallelitäten mit der Schiene hinaus - auch die von den Bahnhöfen weiter entfernten Siedlungsgebiete. Den Bussen obliegt der Zubringerverkehr zur Bahn und die Flächenbedienung.

Zu Frage 3:

Im Sinne des gesetzlichen Auftrags zur höchstmöglichen Wirtschaftlichkeit werden jene Strecken, auf denen nur der Güterverkehr bestehen bleiben soll, auf einfachste Betriebsführung (weitgehend anschlussbahnmäßig) umgestellt werden.

Auf jenen Strecken, auf denen neben dem Güterverkehr auch der Personenverkehr weiterzuführen ist, werden rationelle Betriebsformen eingeführt werden. Ein Zugleitbetrieb (vereinfacht ausgedrückt, ein Fahrdienstleiter für die gesamte Zugleitstrecke) - je nach Verkehrsumfang mit oder ohne Zugleitfunk - ist vorgesehen.

Zu den Fragen 4 und 5:

Umstellungskosten werden in erster Linie dort anfallen, wo auch der Personenverkehr weiterzuführen sein wird.

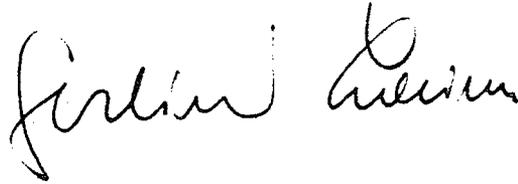
Die Höhe des Investitionsbedarfs und der mögliche Rationalisierungserfolg können erst dann ermittelt werden, wenn der Umfang des im gemeinwirtschaftlichen Interesse aufrecht zu erhaltenden Verkehrsangebots feststeht.

- 3 -

Zu Frage 6:

Noch im November d.J. beabsichtigt der Vorstand der Österreichischen Bundesbahnen, darüber ein Gespräch mit dem Herrn Landeshauptmann von Niederösterreich zu führen.

Wien, am 13. November 1984  
Der Bundesminister





- 2 -

NEBENBAHNEN:	Bundes- land	Kraftfahrlinien im Bereich der Nebenbahn:		
		KfW	Post	Private
36 Zell a. See-Krimml .....	Sbg.	Gesamtstr.	Gesamtstr.	-
37 Bregenz-Bezau .....	Vbg.	eingest., Nachfolgeverk.	Post/KfW	
38 Arnoldstein-Kötschach-M. ..	Ktn.	-	Teilstr.	Teilstr.
39 St. Paul-Lavamünd .....	Ktn.	Gesamtstr.	Gesamtstr.	-
40 Zeltweg-Fohnsdorf .....	Stmk.	Gesamtstr.	-	-
41 Vordernberg-Eisenerz .....	Stmk.	Gesamtstr.	-	-
42 Spielfeld/Str.-Radkersburg	Stmk.	Gesamtstr.	Teilstr.	Teilstr.
43 Bierbaum-Neudau .....	Stmk.	-	Gesamtstr.	-
44 Mürtzschlag-Neuberg .....	Stmk.	-	Gesamtstr.	-