

2497/J XX.GP

ANFRAGE

des Abgeordneten Anschöber, Freundinnen und Freunde
an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr
betreffend Bahnpolitik, Einstellung von Nebenbahnen und kleinen Güterbahnhöfen
Während zweistellige Milliardenbeträge in den Ausbau der Hauptverkehrsachsen der Bahn
gepumpt werden, fehlen oft vergleichsweise lächerliche Beträge für die Attraktivierung der
Regionalbahnen etwa durch Beschleunigung, Intervallverdichtung, neues Wagenmaterial
und ggf. auch Umspurung. Das Personen- und Güterverkehrsaufkommen wird immer
geringer, der Zuschußbedarf immer größer. Die Bahn wird stillgelegt.
Die unterfertigten Abgeordneten richten daher an den Bundesminister für Wissenschaft und
Verkehr folgende schriftliche

ANFRAGE:

1. Wie beurteilen Sie grundsätzlich den verkehrspolitischen Stellenwert bzw. Sinn von Neben- bzw. Regionalbahnen?
2. Teilen Sie den Grundsatz, daß die Bahn auch in ländlichen Regionen das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs sein sollte?
3. Teilen Sie die Auffassung, daß im Sinne einer gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungsaufgabe die Bahn auch in ländlichen Regionen zu verpflichten (und natürlich auch zu entgelten) ist, ein Mindestmaß an öffentlicher Mobilität zu gewährleisten?
4. Auf welchen Bahnstrecken wurde seit 1945 der Personen- bzw. Güterverkehr eingestellt (Jahr, Länge in km, Normal- oder Schmalspur)?
5. Auf welchen Bahnstrecken steht aktuell eine Einstellung des Personen- bzw. Güterverkehrs zur Diskussion?
6. Wie hoch ist der jährliche bauliche Erhaltungsaufwand dieser Strecken? (Bitte schlüsseln Sie die Zahlen für jede Strecke auf.)
7. Wie hoch ist der a) jährliche Betriebsabgang (Mio öS) und b) Kostendeckungsgrad (%) auf diesen Strecken im Bereich Güterverkehr und Personenverkehr?

8. Welche Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung (Beschleunigung, Intervallverdichtung, bessere Anbindungen, evtl. Neutrassierungen) müßten gesetzt werden, um im Personen- bzw. Güterverkehr die Akzeptanz zu steigern? Wurden dazu entsprechende Untersuchungen durchgeführt? Wenn nein, warum nicht?

9. Ist von Ihnen beabsichtigt oder für Sie vorstellbar, Leistungsaufträge für den Personen- und Güterverkehr auf Nebenbahnen bzw. von der Einstellung bedrohten Strecken nicht den ÖBB sondern künftig verstärkt privaten Betreibern zu erteilen?

10. Erscheint es Ihnen zweckmäßig, Nebenbahnen in Zukunft grundsätzlich vorwiegend von privaten Betreibern, die, wie das Beispiel Schweiz zeigt, wirtschaftlich sehr effizient arbeiten können, betreiben zu lassen? Wenn nein, warum nicht?

11. Die derzeitige Schmalspurstrecke Wieselburg-Gresten wird auf Normalspur umgespurt. Wie hoch sind die Kosten und wie lange ist die Strecke? Welches Güterverkehrsaufkommen wird a) erwartet und ist b) notwendig, um eine solche Maßnahmen als wirtschaftlich darstellen zu können?

12. Welche der bestehenden Schmalspurbahnen wurden für Normalspur trassiert und könnten ohne größere Neutrassierungen auf Normalspur umgespurt werden?

13. Wie hoch wären für diese Strecken die jeweiligen Kosten einer Umspurung? Wie hoch ist das Güter- bzw. Personenverkehrsaufkommen auf diesen Strecken? Und wie groß müßte das Aufkommen sein, um die Umspurung wirtschaftlich vertreten zu können? Welche Verkehrssteigerung könnte von einer Umspurung erwartet werden?

14. Bei welcher Schmalspurbahn steht derzeit eine Umspurung zur Diskussion?

15. Wie hoch wären die jeweiligen Kosten einer Umspurung für jene Schmalspurbahnen, die ursprünglich nicht für Normalspur trassiert wurden?

16. Nachdem die Zahl der Güterbahnhöfe lt. ÖBB von ursprünglich 516 auf inzwischen knapp 300 gesunken ist, wird nun die Schließung weiterer 120 Güterbahnhöfe evaluiert.

Wie hat sich die Zahl der Güterbahnhöfe seit 1945 entwickelt? (In welchen Jahren wurden wieviele Bahnhöfe mit welchem Güterverkehrsaufkommen geschlossen?)

17. Die Schließung welcher 120 Güterbahnhöfe steht aktuell zur Diskussion? Wie hoch ist das a) jeweilige und b) gesamte Güterverkehrsaufkommen dieser Bahnhöfe?

18. Welche Kosteneinsparung wäre seitens der ÖBB mit der Schließung dieser Güterbahnhöfe verbunden?

19. Mit welchem zusätzlichen Güterverkehrsaufkommen (Tonnenkilometer) auf der Straße müßte durch diese Maßnahme gerechnet werden?