

5289/J XX.GP

### **ANFRAGE**

der Abg. Böhacker und Haigermoser  
an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr  
betreffend Güterverkehr auf der schmalspurigen Regionalbahn Zell/See - Krimml  
(Pinzgaubahn)

In Zeiten zunehmender Umweltverschmutzung kommt dem Ausbau des Schienenverkehrs zur Entlastung des ständig anwachsenden Straßenverkehrs wesentliche Bedeutung zu. Um den Güterverkehr von den Straßen auf die Schienen zu bringen, müsse der Schienenverkehr attraktiver werden.

Die Schienenliberalisierung, die es Dritten erlaubt ein Schienennetz zu betreiben, wäre ein erster Schritt in die richtige Richtung zu einem attraktiven Eisenbahnnetz in Österreich. Die Einstellung des Güterverkehrs auf der Pinzgaubahn im Bundesland Salzburg im September 1998, auf einer an sich wirtschaftlich attraktiven Strecke, kann nur als Niederlage des Schienenverkehrs gegenüber dem Straßenverkehr gewertet werden, die aber nicht so leicht hingenommen werden sollte.

In diesem Zusammenhang stellen die unterfertigten Abgeordneten die nachstehende

#### **Anfrage**

1. Warum wurde der Güterverkehr auf der Pinzgaubahn im September dieses Jahres eingestellt?
2. Waren es finanzielle oder technische Überlegungen, die eine derartige Maßnahme nötig machten?
3. Wenn ja, wie sahen diese im Detail aus?
4. Welche Möglichkeiten sehen Sie, den Güterverkehr auf der Pinzgaubahn wieder aufzunehmen?
5. Glauben Sie nicht, daß an einer derartigen wirtschaftlich attraktiven Strecke das Aufrechterhalten des Güterverkehrs sinnvoll wäre?

6. Wenn nein, warum nicht?
7. Wann und in welcher Höhe wurde seitens des Bundes/ÖBB zuletzt in die Erneuerung der Güterverkehrsanlagen und der Infrastruktur der Pinzgaubahn investiert?
8. Wann wurde der Güterverkehr zwischen Zell/See und Krimml eingestellt und wann wurden die Kunden schriftlich davon in Kenntnis gesetzt?
9. Wurde die Einstellung des Güterverkehrs im Einvernehmen mit den Kunden, dem Land Salzburg und dem Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr betrieben?
10. Stimmt es, daß ein Gesamttonnagepotential von ca. 60.000 Tonnen/Jahr seitens der verladenen Wirtschaft den ÖBB angeboten wurde?
11. Stimmt es, daß die Personalkosten für das Verschubpersonal zum Infrastrukturbereich zählen und durch die Schieneninfrastruktur - Finanzierungs - GmbH des Bundes übernommen werden?
12. Stimmt es, daß die ÖBB zusätzliche LKW - Fahrten aus dem Oberpinzgau zum Bahnhof Saalfelden anstelle des Schienentransportes auf der Pinzgaubahn planen?
13. Stimmt es, daß für die das Einstellen des Güterverkehrs auf der Pinzgaubahn Rationalisierungsprämien bei den ÖBB ausgesetzt wurden?
14. Haben private Interessenten an der Pinzgaubahn um eine Konzession für den Güterverkehr angesucht?
15. Mit welchen Maßnahmen können private Konzessionswerber seitens des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr rechnen?
16. Sind die ÖBB bereit, Rollwagen und Lokomotiven an private Interessenten zum Weiterbetrieb des Güterverkehrs entsprechend dem Anlagenwert, bzw. Schrottwert zur Verfügung zu stellen?
17. Stimmt es, daß die ÖBB bereits auf folgenden schmalspurigen Regionalbahnen den Güterverkehr bzw. Gesamtverkehr eingestellt haben: Kühnsdonf - Eisenkappel, Treibach - Althofen - Klein Glödnitz, Alt Nagelberg - Heidenreichstein, Garsten - Klaus, Bregenz - Bezau, Mariazell - Gußwerk, Lunz/See - Kienberg - Garning, sowie auf zahlreichen normalspurigen Regionalbahnen?
18. Stimmt es, daß die ÖBB auf folgenden schmalspurigen Regionalbahnen die Einstellung des Güterverkehrs /bzw. Gesamtverkehrs) planen: St. Pölten - Mariazell, Obergrafendorf - Wieselburg/Erlauf, Gmünd/NÖ - Groß Gerungs, Gmünd/NÖ - Litschau, Waidhofen/Ybbs - Lunz/See?