

9. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

31. Jänner 1952

387/J

A n f r a g e

der Abg. N e u w i r t h , Alois G r u b e r , Dr. R e i m a n n und Genossen

an den Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Betriebe, betreffend Ausbau des Gemeinschaftsbahnhofes Salzburg zwecks Verhinderung bedrohlicher Verkehrsstockungen in der Abfertigung der Deutschland-Transporte.

-.-.-.-

Am 1. Oktober 1951 wurde der Gemeinschaftsbahnhof Salzburg zwischen Österreich und Deutschland mit der Begründung wieder eröffnet, dass dadurch eine Verkürzung der Grenzbehandlung, die nicht nur im Interesse der Verfrachter sondern auch der Eisenbahnen beider Staaten gelegen sei, erreicht werden sollte.

Ein solcher Gemeinschaftsbahnhof hat auch vor 1938 bestanden; nun hat man einfach an die Verhältnisse von 1938 angeknüpft, anscheinend ohne die Veränderungen in der Zwischenzeit zu bedenken. Es entstehen Wagenstauungen auf dem Bahnhof, die Lieferfristen werden unnötig verlängert. Man hat dafür das am 1. Oktober 1951 in Deutschland eingeführte Wertzollsystem verantwortlich zu machen versucht.

Gewiss beansprucht die Abfertigung der Güterzüge nach Deutschland nach dem Wertzollsystem viel Zeit. Es müssen Originalrechnungen und Kontrakte vorgelegt werden. Für jede Sendung ist ein Fragebogen mit unzähligen Fragen auszufüllen; die Beantwortung ist den Spediteuren manchmal nur mit grossen Schwierigkeiten und manchmal überhaupt nicht möglich. Die Güterwagen bleiben aber bis zur Beibringung dieser Unterlagen stehen und können vom deutschen Zoll nicht behandelt werden. Schwierigkeiten dieser Art sind aber auch auf österreichischer Seite gegeben, weil auch unsere Formalitäten bei der Ausfuhr komplizierter sind, als sie 1938 waren.

Die zollrechtlichen Formalitäten allein können aber die Verkehrsbellungen nur zum Teil erklären. Der Hauptgrund für diese liegt vielmehr darin, dass der Bahnhof in Salzburg den Anforderungen an den Verkehrsumfang eines Gemeinschaftsbahnhofes nicht entspricht. Die Anlagen haben für den Umschlag von 1938 genügt. Der über Salzburg zu bewältigende Güterverkehr ist gegenüber dem Vorkriegsstand aber um etwa das Viereinhalbfache gestiegen. Die Güter werden grösstenteils auf den elektrischen Strecken über Salzburg befördert, weil die Beförderung auf diesen Strecken

10. Beiblatt Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

31. Jänner 1952

billiger ist als auf den mit Dampf betriebenen Strecken; Salzburg ist damit zu einem der wichtigsten und frequentiertesten Bahnhöfe nach dem Westen geworden.

Die Bahnhofsanlagen sind aber so, wie sie 1938 waren. Es fehlt an einer genügenden Anzahl von Zollgeleisen, um die Wagen, die zollbehandelt werden müssen, hintereinander dem österreichischen und deutschen Zollamt zu stellen. Es fehlt an Rampen, um die Waren zur Zollbehandlung sogleich nach Übergabe an den Zoll rasch aus- und wiedereinladen zu können. Die Zollbeschau kann daher nicht fließend durchgeführt werden, auch wenn sämtliche Unterlagen für eine Zollbehandlung vorliegen. Vielfach müssen die Zollorgane die für Deutschland bestimmten Güterwagen erst auf dem weitesten Bahnhofsgelände zusammensuchen, wodurch kostbare Zeit verloren geht. Es fehlen aber auch die für die Bahn- und Zollorgane notwendigen Amts- und Unterkunftsräume. Die auf dem Güterbahnhof dienstuenden Bahn- und Zollorgane sind auf nur wenige Räume zusammengedrängt, an einem Schreibtisch müssen oft zwei und drei Beamte arbeiten, daneben ist der Parteienverkehr abzuwickeln.

Aber nicht nur die räumlichen Verhältnisse sind als katastrophal zu bezeichnen; ähnlich liegen die Verhältnisse auf personellem Gebiet. Der Personalstand des österreichischen Zollamtes in Salzburg ist geringer als im Jahre 1938, der Personalstand des deutschen Zollamtes ungefähr gleich. Die vorhandene Anzahl der Zollbeamten kann aber einem um das Vielfache gesteigerten Verkehr nicht mit der gleichen Schnelligkeit und Intensität bewältigen, da doch dazu die Ausfuhrformalitäten umfangreicher geworden sind. Vor 1938 war ein gut eingeschulter Zollbeamtenstand vorhanden. Jetzt stehen durchwegs nur junge Kräfte zur Verfügung, die nicht immer die nötige Erfahrung besitzen. Dadurch müssen Verkehrsstockungen auftreten oder es werden Güter zum Schaden des Staates unkontrolliert in das Ausland gelassen.

Vor dem zweiten Weltkrieg sind rund 60 Prozent der für Deutschland bestimmten Gütersendungen als Zollgut an den in Deutschland gelegenen Bestimmungsort angewiesen und dort verzollt worden. Nur rund 40 Prozent der Sendungen kamen beim deutschen Zollamt in Salzburg zur Verzollung. Jetzt ist es umgekehrt: Rund 40 Prozent werden an den Bestimmungsort in Deutschland zur Verzollung angewiesen, rund 60 Prozent werden in Salzburg verzollt. Die deutschen Speditionsunternehmen, die in Salzburg Repräsentanzen unterhalten, verdienen an einer Verzollung und nehmen daher nur ungern eine Anweisung an einen anderen Ort vor. Die Verzollung beansprucht

aber bedeutend mehr Zeit als die Anweisung, da auch bei der Verzollung schon sämtliche Unterlagen vorhanden sein müssen.

Die Verkehrsstauungen verursachen Verzögerungen, Eisenbahn- und Schiffsanschlüsse werden versäumt, es entstehen zusätzlich Kosten. Der wirtschaftliche Vorteil eines Gemeinschaftsbahnhöfes wird so wieder zunichte gemacht; er kann sich sogar in einen wirtschaftlichen Nachteil verwandeln. Was wunder, wenn befürchtet werden muss, dass der Durchzugsverkehr über Salzburg vermieden wird und andere Verkehrsrouten gewählt werden oder bei manchen Gütern eine Verlagerung auf die Strasse stattfindet. Es kann leicht sein, dass sich unter solchen Umständen auch Deutschland an einem Weiterbestand eines Gemeinschaftsbahnhöfes in Salzburg desinteressiert zeigt.

Sollen die Nachteile verhindert werden, müssten entsprechende Bahnanlagen, wie Zollgeleise, Rampen u.dgl., geschaffen werden, ebenso zweckentsprechende Amtsräume für die Zoll- und Bahnorgane. Es müsste ausreichend Zollpersonal gestellt werden, wobei durchaus nicht an Neuaufnahmen gedacht wird. Wie wäre es, wenn von Wien Zollbeamte abgezogen würden, denn dort sind ihrer zuviel.

In diesem Zusammenhang muss vermerkt werden, dass Salzburg nicht einmal über geeignete Lagerräume verfügt. Es bestehen wohl rund zehn Zolllager von Privatfirmen, hauptsächlich Spediteuren. Diese Lager reichen aber vielfach nicht einmal für den eigenen Bedarf dieser Unternehmungen. Manche Waren, z.B. geruchsintensive Produkte, können hier überhaupt nicht eingelagert werden. Es kann auch niemandem eine Einlagerung bei Konkurrenzfirmen zugemutet werden. Das bestehende Bahnmagazin ist viel zu klein und darf nur für Einlagerungen von Bahngütern verwendet werden. Für Sendungen, die im Strassenverkehr oder mit der Post eingeführt werden, nimmt die Bahn zur Einlagerung in das Bahnmagazin nicht an, sie müssen in privatem Zolllager eingelagert werden. Bei einer weitergehenden Verkehrssteigerung müsste aber auch an die Errichtung entsprechend grosser Bahnmagazine, die von jedermann benützt werden könnten und jedermann zur Verfügung stehen, gedacht werden.

Aus diesem Grunde richten die unterfertigten Abgeordneten an den Herrn Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Betriebe die

A n f r a g e :

- 1.) Ist der Herr Minister bereit, die notwendigen Massnahmen zu veranlassen, um die bedrohliche Verzögerung in der Abfertigung der Deutschland-Transporte zu verhindern?
- 2.) Ist der Herr Minister bereit, den Ausbau des Gemeinschaftsbahnhöfes in Salzburg unter Berücksichtigung obiger Darlegungen raschest in die Wege zu leiten?
- 3.) Ist der Herr Minister bereit, durch Bereitstellung geeigneter Bahnmagazine im Gemeinschaftsbahnhof Salzburg Vorsorge zu treffen, dass ohne Inanspruchnahme privater Lagerräume die Einlagerung der Güter durchgeführt werden kann?

-.-.-.--