

II- 47 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 35 IJ

1987-02-24 Dringliche
 A N F R A G E

der Abgeordneten Srb, Dillersberger, Blau-Meissner, Haider und Genossen

~~an die Bundesregierung (vertreten durch den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr)~~

betreffend Einstellung bzw. Attraktivitätssteigerung von Nebenbahnen

Mit der vom Ministerrat beschlossenen Nebenbahnenverordnung wird eine entscheidende Weichenstellung für die Zukunft der ÖBB und damit für die gesamte österreichische Verkehrspolitik getroffen.

Mit dieser Verordnung sollen in einem ersten Schritt 17 Nebenbahnen mit 446 km Streckenlänge bis 1988 eingestellt werden, bis spätestens 1996 sind durch diese Verordnung ein Drittel des österreichischen Bahnnetzes, genau 2052 Kilometer von der Einstellung bedroht.

Dadurch würden neben einschneidenden sozialen, ökologischen, regionalpolitischen und anderen gesamtwirtschaftlichen Folgen 13.5 Millionen Fahrgäste und 6.8 Mio Tonnen Güter von der Schiene auf die Straße verlegt.

Dieser Schritt scheint ohne ausreichende Gutachten über die Folgen durchgeführt zu werden.

Insbesondere wurde nicht geprüft, inwiefern Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung bei den Nebenbahnen sowohl betriebs- als auch gesamtwirtschaftlich der bessere Weg wären.

Die negativen Auswirkungen des individuellen Autoverkehrs bzw. dessen soziale und ökologische Folgekosten machen drastische Maßnahmen erforderlich.

Dieser Schritt der Bundesregierung scheint völlig in die falsche Richtung zu gehen: Begünstigung des straßengebundenen gegenüber dem schienengebundenen Verkehr.

Deswegen stellen wir an die Bundesregierung, speziell an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, folgende

A N F R A G E :

1.) Wie hoch sind die zusätzlichen Emissionsbelastungen (insbes. NOx, CO, CxHy) aus dem zusätzlichen Straßenverkehr (Güter und Personen) durch Schließung von

a) 17 Nebenbahnen, die teilweise gänzlich, teilweise bloß was den Personenverkehr betrifft, 1988 eingestellt werden sollen.

b) 49 weiteren Nebenbahnen, deren Erhalt von der Bundesregierung nur bis 1991 bzw 1996 garantiert ist?

Alle weiteren Fragen nach a) und b) zu beantworten!

2.) Wieviel zusätzliche Verletzte bzw. Tote werden durch diesen zusätzlichen Verkehr zu erwarten sein?

3.) Um wieviel Joule wird der Energieverbrauch durch dieses zusätzliche Verkehrsaufkommen steigen?

4.) Sind Straßenerweiterungen bzw. Ortsumfahrungen notwendig, um diesen zusätzlichen Straßenverkehr aufzunehmen?

5.) Welche Untersuchungen haben Sie anstellen lassen, um die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf den Fremdenverkehr zu prüfen? Auf welche Regionen erstrecken sich diese Untersuchungen, wer hat sie gemacht? Sind Sie bereit, diese zu veröffentlichen?

6.) Wieviele Menschen wären unmittelbar durch die Schließung der Nebenbahnen betroffen, wieviele indirekt? Welche Alternativen für Beschäftigung haben Sie diesen Menschen anzubieten?

7.) Wurde miteingerechnet, daß durch Schließung der Nebenbahnen auch ein geringeres Aufkommen auf den Hauptstrecken zu erwarten ist?

Wie hoch ist die Minderbenützung der Hauptstrecken bei Güterverkehr und Personenverkehr?

8.) Die von der ÖBB berechneten "Defizite" werden von verschiedenen Wissenschaftlern in ihrer Erstellung stark in Frage gestellt.

Sind Sie bereit, die Berechnungsmethoden zu veröffentlichen?

9.) Welche Untersuchungen über die gesamtwirtschaftlichen Kosten des straßengebundenen Individualverkehrs betreffend Überwachung, Straßenbau, Reparatur, Reinigung, Verwaltung, Verletzte, Spitalskosten etc., im Vergleich zu den Defiziten des schienengebundenen Verkehrs haben Sie angeordnet? Liegen solche Untersuchungen vor?

Von wem wurden sie erstellt?

Sind Sie bereit, sie der Öffentlichkeit vorzulegen?

10.) Welche Prüfungen zur Attraktivitätssteigerung der Nebenbahnen, insbesondere Taktfahrplan, Beschleunigung der durchschnittlichen Reisezeiten, Tarifreform etc. wurden durchgeführt?

Sind Sie bereit diese zu veröffentlichen?

11.) Wie begründen Sie den Investitionsstopp seit 1968 auf Nebenbahnen?

12.) Wieviel wurde in den letzten 20 Jahren in den Bundes- und Landesstraßenbau (aufgegliedert nach Neubau, Erhalt, Reinigung), wieviel in das Bahnnetz (gleiche Gliederung) investiert?

13.) Welche zusätzlichen Kosten in Straßenbau bzw. -reparatur und Überwachung sind erforderlich, um 6.8 Mio Tonnen Güter, bzw. 13 Mio Fahrgäste zusätzlich auf der Straße zu befördern?

14.) Stimmt es, daß die Beschäftigungswirkungen im Bahnbau deutlich über jenen des Straßenbaus liegen?

15.) Wie ist es möglich, daß auf Nebenbahnen derart kundenfeindliche Fahrpläne vorliegen, daß in einzelnen Fällen sogar Anschlußzüge fahrplanmäßig einige Minuten vor den eintreffenden Zügen abfahren?

z.B.a) Gänserndorf:

Ankunft des Zuges aus Hohenau 6.46

Weiterfahrt des Anschlußzuges nach Mistelbach 6.36

b) Gänserndorf:

Ankunft des Zuges aus Mistelbach 17.59

Weiterfahrt des Anschlußzuges nach Dürnkrut 17.36

Weiterfahrt des Anschlußzuges nach Marchegg 17.40

16.) Stimmt es, daß im Arthur D. Little - Bericht steht, daß "durch Einführen eines integrierten Taktfahrplanes im bestehenden Streckennetz ein ebenso nachfragesteigender Effekt wie durch den Ausbau des IC-Netzes erreicht werden kann"?

Welche Konsequenzen haben Sie daraus gezogen?

17.) Erklären Sie sich bereit, erst alle Möglichkeiten einer Attraktivitätssteigerung der sogenannten Nebenbahnen mit allen volks- und betriebswirtschaftlichen, ökologischen, regionalen, arbeitsmarktpolitischen Konsequenzen zu prüfen, d.h. ein gesamtösterreichisches Bahnkonzept vorzulegen, um dann zu entscheiden, welche Linien beschleunigt, erweitert, neugebaut, beibehalten oder doch stillgelegt werden müssen?

In formeller Hinsicht wird beantragt, diese Anfrage gemäß § 93 der Geschäftsordnung des Nationalrates als dringlich zu behandeln und dem Erstunterzeichner vor Eingang in die Tagesordnung Gelegenheit zur Begründung zu geben.