

4958/J XX.GP

Anfrage

Der Abgeordneten Meischberger und Kollegen
An den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr
Betreffend Einstellung des Güterverkehrs auf Schmalspurbahnen

Bereits seit einigen Jahren wird von den ÖBB der Güterverkehr auf Schmalspurbahnen zumindest stiefmütterlich behandelt: in vielen Fällen wurden große Zahlen von Waggons verschrottet, der Güterverkehr auf der Bergstrecke der Mariazellerbahn trotz guter Auslastung durch Sägewerke aufgegeben. Im letzteren Fall wurden sogar erfolgreich verlaufende Versuche, die aufwendigen Umladevorgänge durch Verwendung von Containern wirtschaftlicher zu gestalten, mutwillig unterbunden und so die Voraussetzung für die Einstellung geschaffen.

Nunmehr ist es offensichtlich erklärtes Ziel der ÖBB, die verbliebenen Reste des Güterverkehrs auch noch zu eliminieren, was zweifellos die unmittelbare Vorstufe zur völligen Einstellung dieser Bahnen darstellt, weil sich die Erhaltung für den meist eher spärlichen Personenverkehr kaum mehr lohnt. Dies ist auch vor dem Hintergrund interessant, daß die Nahverkehrsverträge durchwegs die Erhaltung dieser Nebenbahnen vorsehen, eine Verpflichtung, die die ÖBB offensichtlich nur widerwillig erfüllen, betrachtet man etwa die minderwertige Betriebsqualität im Personenverkehr auf der Strecke Ober Grafendorf - Wieselburg, die auch schon zu heftigen Protesten des Vertragspartners NÖVOG geführt hat.

Gerade der Güterverkehr, in aller Regel große Mengen von Holz oder sonstigen landwirtschaftlichen Produkten, stellt aber eine wichtige Entlastung der Straßen vom LKW - Schwerverkehr dar und ist daher verkehrspolitisch zweifelsfrei wünschenswert, was im übrigen auch im Gesamtverkehrskonzept festgeschrieben ist.

Ein anderer wichtiger Aspekt ist die Erreichbarkeit der von den Bahnen erschlossenen Orte, denn das Fehlen von Bahnanschlüssen ist ein durchaus entscheidender Standortnachteil - die Schmalspurbahnen liegen durchwegs in ohnedies benachteiligten Regionen.

Tatsache ist auch, daß der unbestritten vorhandene Nachteil des erhöhten Manipulationsaufwandes beim Verladen der Normalspurwaggons mit modernen Mitteln (Rollböcke nach dem Stand der Technik) weitgehend ausgeglichen werden kann, wenn man dies wirklich will.

Nun ist zwar unbestritten, daß es nicht Aufgabe des Verkehrsministers ist, Güterverkehr im allgemeinen zu subventionieren, was bedeutet, daß die ÖBB hier auf eigene Rechnung handeln (müssen). Wohl aber stellt sich die Frage, ob die Verkehrspolitik tatenlos zusehen kann und soll, wenn ganze Regionen wichtiger Infrastruktur beraubt werden. Nicht zuletzt reduziert sich damit ja auch die Möglichkeit, Restriktionen im LKW - Verkehr vorzusehen, wenn die Bahninfrastruktur schlicht nicht mehr vorhanden ist, ein Problem, das sich im kleinen Grenzverkehr im Osten im Zusammenhang mit der Kontingentfrage bereits massiv gestellt hat.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher folgende

Anfrage

- 1) Ist Ihnen bekannt, daß die ÖBB beabsichtigen, den Güterverkehr auf den Schmalspurbahnen in nächster Zeit aufzugeben?
- 2) Welche Auswirkungen wird dies auf die Erhaltung der Infrastruktur dieser Bahnen haben, insbesondere welche Strecken würden damit zur Gänze stillgelegt?
- 3) Ist Ihnen bekannt, daß es durchaus moderne Möglichkeiten gibt, Normalspurwaggons wirtschaftlich auf Schmaispurstrecken zu transportieren (Neue Generation von Rollböcken), sodaß das wesentlichste Argument gegen die Schmalspurbahnen, der erhöhte Manipulationsaufwand beim Umladen, weitgehend wegfällt?
- 4) Halten Sie den Verlust dieser umweltfreundlichen Transportmöglichkeiten verkehrspolitisch im Hinblick auf den dann zwangsläufig ansteigenden LKW - Verkehr und die dadurch ausgelöste Standortverschlechterung der betroffenen Regionen für vertretbar?
 - a) Wennja, warum?
 - b) Wenn nein, was beabsichtigen Sie dagegen zu tun?
- 5) Wie erklären Sie sich die Tatsache, daß es offensichtlich Fälle gibt (z.B. Ober Grafendorf - Wieselburg), in denen die ÖBB aufgrund schadhafter Infrastruktur nicht den laut Nahverkehrsvertrag vom Land gewünschten Verkehr führen kann, obwohl vom Verkehrsminister ausdrücklich versprochen wurde, man werde auf Bundeskosten die Infrastruktur zur Verfügung stellen, wenn die Länder Verkehre bestellen?
- 6) Wieviel Geld wurde in die Infrastruktur der einzelnen ÖBB - Schmalspurbahnen in den letzten 15 Jahren jeweils investiert?