

II-7571 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 3717/J

1992-11-04

A N F R A G E

der Abgeordneten Rosenstingl und Kollegen

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

betreffend: Unhaltbare Betriebssituation bei ÖBB-
Schmalspurbahnen

In den letzten Jahrzehnten wurden auf den meisten Nebenbahnen so gut wie keine Investitionen durchgeführt, es gab sogar einen amtlich verordneten 'Investitionsstopp' da die damalige Verkehrspolitik die rasche Stilllegung aller dieser Strecken vorsah.

Ganz besonders von dieser Politik waren die Schmalspurbahnen betroffen, da hier allenfalls zu beschaffendes Rollmaterial kaum auf anderen Strecken zum Einsatz kommen kann.

In den letzten Jahren aber zeigte sich an mehreren Beispielen, daß, entsprechend attraktive Fahrzeuge, Fahrpläne und Reisegeschwindigkeiten vorausgesetzt, auch auf Nebenbahnen, ja sogar Schmalspurbahnen, (Beispiel Zell am See - Krimml) ein durchaus sinnvoller und wirtschaftlich vertretbarer Betrieb möglich ist.

Allerdings stehen die dafür erforderlichen Fahrzeuge nicht oder nur in viel zu geringer Anzahl zur Verfügung, weswegen mitunter Züge im Schienenersatzverkehr geführt werden müssen.

Besonders kraß sind die Verhältnisse auf der Mariazellerbahn St.Pölten - Mariazell und deren Zweigstrecke nach Gresten:

Die einzigen Elloks für den Verkehr nach Mariazell sind nach wie vor die 15 Stück Reihe 1099 Baujahr 1912, die seit Jahren versprochene Beschaffung neuer Loks und Triebwagen verzögert sich immer weiter. Noch schlimmer die Situation auf der Strecke nach Gresten, wo aus Mangel an Fahrzeugen und Streckenkapazität (starker Güterverkehr) der Personenverkehr mittlerweile im Abschnitt Wieselburg - Gresten eingestellt wurde.

106/krumpe.für

Doch auch der verbliebene Güterverkehr kann wegen des Mangels an geeigneten Diesellokomotiven (ganze 5 Stück der 'modernsten' Schmalspurlok Reihe 2095, immerhin stolze 30 Jahre alt), die mangels moderner Triebwagen auch noch den Personenverkehr Ober Grafendorf-Wieselburg bewältigen müssen, nicht ordnungsgemäß abgewickelt werden.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nachstehende

Anfrage:

1. Wann werden die längst versprochenen Triebwagen Reihe 4090 für die touristisch besonders bedeutende Mariazellerbahn für den Betrieb zur Verfügung stehen und wieviele derartige Fahrzeuge sollen beschafft werden?
2. Wieviele Triebwagen der Reihe 5090 werden für den Betrieb der Ybbstalbahn und der übrigen, nicht elektrifizierten Schmalspurbahnen nachbeschafft, wann werden diese zur Verfügung stehen?
3. Wann werden geeignete Lokomotiven für den Güterzugsverkehr auf Schmalspurbahnen beschafft, welche Projekte bestehen hierfür derzeit?
4. Aufgrund welcher Überlegungen wurde das Projekt, auf der Bergstrecke der Mariazellerbahn mittels Spezialcontainern einen Güterverkehr weiterzubetreiben, nicht weiter verfolgt, und der gesamte Holztransport damit auf die Straße verlagert?
5. Welche Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung im Abschnitt Wieselburg - Gresten wurden, abgesehen von der Stilllegung des Personenverkehrs, in den letzten Jahren ergriffen?

106/krumpe.für

6. Welche Projekte bezüglich eines Umbaues der vorgenannten Strecke auf Normalspur wurden bisher ausgearbeitet, bis wann ist mit einer Realisierung zu rechnen?
7. Ist es richtig, daß Bahnkunden aufgrund des Kapazitätsmangels auf dieser Strecke mit der Verlagerung ihrer Transporte auf die Straße drohen bzw. bereits abgewandert sind?
8. Wieviele Güter- bzw. Personenzüge mußten im letzten Jahr des Vollbetriebs mit Personenverkehr auf der Strecke Obergrafendorf-Gresten infolge Triebfahrzeugmangels entfallen bzw. mit Bussen im Schienenersatzverkehr geführt werden, welchen Anteil am Gesamtverkehr macht dies aus und wie verhält sich dieser Wert zu durchschnittlichen anderen Bahnlinien der ÖBB?
9. Welche Veränderungen im Fahrgastaufkommen sind seit der Inbetriebnahme moderner Triebwagen auf der Strecke Zell am See - Krimmel festzustellen? /