

5196/J XX.GP

**Der Abgeordnete Mag. Johann Maier und Genossen an den Bundesminister für
Wissenschaft und Verkehr
betreffend „ÖBB-Schmalspurbahn Zell am See - Krimml“**

Die Verlagerung des Verkehrs (Personen und Güter) von der Straße auf die Schiene ist eine Forderung und Ziel einer europäischen und österreichischen Verkehrspolitik. Bundesminister Dr. Caspar Einem hat dies wiederholt öffentlich bekräftigt.

Auch von seiten des ÖBB-Management wird immer wieder auf die Wichtigkeit des Gütertransports für das Unternehmen hingewiesen Besonders in jüngster Zeit wird immer wieder von Offensiven in diesem Bereich gesprochen.

Um so verwunderlicher sind daher Meldungen, daß der Gütertransport auf der "Pinzgauer Bahn" zwischen Zell am See und Krimml von der ÖBB eingestellt wurde.

In diesem Gebiet ansässige Unternehmen (bspw. Fa. Senoplast) sind jedoch an einer Weiterführung des Güterverkehrs auf der Schiene weiter interessiert.

Nach heftigen Diskussionen in der Vergangenheit um den Fortbestand dieser Schmalspurbahn hat man sich letztendlich gegen eine Einstellung dieser Bahnstrecke entschieden. Nur so kann man die Tatsache werten, daß alleine im Jahr 1997 angeblich 42 Millionen Schilling (siehe Salzburger Nachrichten, 17.1.1998) für neue Weichen und Gleise in diese Strecke investiert und früher die Güterumschlagstellen in Zell am See Tischlerhäuser neu gebaut wurden. Weshalb nun die ÖBB den Gütertransport auf dieser Strecke einstellt und damit auch die Finanzierung des Personenverkehrs in Frage stellt, ist völlig unverständlich. Dieses Problem ergibt sich auch in anderen Regionen in Österreich.

Neben der Firma Rail and Sea hat die Firma Senoplast im Pinzgau ihrerseits Interesse an einer selbständigen Weiterführung des Gütertransports auf dieser Bahnstrecke bekundet. Zu dieser Weiterführung ist jedoch eine technische Infrastruktur wie z.B. Rollschemel notwendig, da die Pinzgauer Bahn eine Schmalspuranlage ist. Erste Verkaufsverhandlungen zwischen der Fa. Senoplast und der ÖBB haben nach unserem Vernehmen bereits stattgefunden.

Dieses Verhalten des ÖBB-Management bei der Pinzgauer Bahn wirft maßgebliche Fragen auf, nämlich wie es grundsätzlich mit den österreichischen Schmalspur- und Nebenbahnen weitergehen wird.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr nachstehende Anfrage:

1. Welche Beträge wurden seitens des Bundes im Wege der ÖBB seit 1988 in die Infrastruktur der ÖBB-Strecke Zell am See - Krimml investiert?
2. Wann wurden die Rollschemelanlagen in Zell am See Tischlerhäuser für den Güterverkehr erneuert? Welcher Betrag wurde dafür ausgegeben?
3. Wann wurden letztmalig neue Rollschemel für die ÖBB-Schmalspurbahnen angekauft und wann sind diese abgeschrieben?
4. Stimmt es, daß seitens der ÖBB der Güterverkehr auf der Strecke Zell am See - Krimml am 25.9.1998 eingestellt wurde?

5. Wenn ja, aus welchem Grund?
6. Wann sind die Anlagen für den Güterverkehr in Zell am See abgeschrieben?
7. Erfolgte die Einstellung des Güterverkehrs auf dieser Strecke im Einvernehmen mit den bisherigen Kunden der angrenzenden Gemeinden und mit dem Land Salzburg?
8. Wurde der Güterverkehr auf der Strecke Zell am See - Krimml öffentlich vor der Einstellung ausgeschrieben und wenn ja gibt es Konzessionsansuchen von Interessenten?
9. Welche Vorgangsweise plant das BmfWuV zur Aufrechterhaltung des Güterverkehrs auf der Krimmlerbahn?
10. Wie steht das BmfWuV zur Vergabe einer Eisenbahnkonzession für den Güterverkehr an Dritte und welche Maßnahmen werden gesetzt, um eine solches Vorhaben zu unterstützen?
11. Werden sie ein solches Vorhaben der Fa. Senoplast unterstützen, wenn ja unter welchen Bedingungen?
12. Sind die ÖBB, bereit nicht mehr benötigtes Rohmaterial des Güterverkehrs (Rollwagen, Lokomotiven etc.) zu entsprechenden Preisen an Dritte, die an der Aufrechterhaltung eines Betriebes denken, zu verkaufen?
13. Warum ist das Angebot der Firma Rail and Sea im Frühjahr 1998 seitens des ÖBB-Geschäftsbereiches Güterverkehr abgelehnt worden.
14. Ist es richtig, daß das ÖBB-Management zum 31.12.1998 an die Einstellung des Güterverkehrs auf der "Marjazellerbahn" inkl. Nebenstrecken nach Wieselburg denkt und in der Folge auch der Güterverkehr auf der Ybbstalbahn und auf den Waldviertler Schmalspurbahnen eingestellt werden soll?
15. Wie steht das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr zu dem Umstand, daß dadurch ganze -ohnehin wirtschaftlich schwache- Regionen vom Schienengüterverkehr abgenabelt werden?
16. Welche Vorgangsweise plant das BmfWuV um die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene zu unterstützen und den Güterverkehr auf den o.a. Strecken aufrecht zu erhalten?