
676/J XXIII. GP

Eingelangt am 23.04.2007

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend fehlende Möglichkeiten zum Holztransport auf der Schiene

Die Sturmereignisse im heutigen Winterhalbjahr und die Bewältigung der Transporterfordernisse im Zusammenhang mit den dabei angefallenen großen Schadholzmengen haben einmal mehr nachdrücklich illustriert, dass zwischen den Ankündigungen und Sonntagsreden zur Verlagerung auf die Schiene einerseits und der Praxis andererseits eine große Kluft besteht.

So war es sowohl im Mühlviertel als auch zB im voralpinen und alpinen Bereich in vielen betroffenen Regionen trotz existierender Anlagen und Infrastruktur der Bahn nicht möglich, das Schadholz von Kyrill & Co auf der Schiene zu transportieren. Auch Rungenwägen für den Langholztransport würden sich in ausreichender Zahl im Eigentum der ÖBB befinden, allerdings ist nicht bekannt, wie hoch der Anteil der an ausländische EVUs verleasten Waggons ist und wie viele derartige Waggons wegen einsparungsbedingter Wartungsmängel nicht einsatzfähig waren bzw. sind. Es gäbe dabei genug Firmen- u. Waldbesitzer, auch Sägewerke, die mit ÖBB Firmen zusammenarbeiten wollen und daran aktiv gehindert werden.

Ein Beispiel für die Auswirkungen all dessen in der Praxis ist das Almtal, wo trotz seit Jahrzehnten existierender Infrastruktur zB am Bahnhof Grünau der gesamte Holztransport, der auch ohne außergewöhnliche Witterungsereignisse beträchtlich ist, auf der Straße stattfindet. Dabei werden regelmäßig weder die aus Sicherheitsgründen vorgegebenen Gewichtslimite eingehalten noch die ebenfalls aus Sicherheitsgründen gerade auf den auch von PendlerInnen- und Tourismusverkehr stark benutzten Straßen des Salzkammerguts wichtigen Lenk- und Ruhezeiten eingehalten.

Die Bundesregierung hat in ihrem Regierungsprogrammen klare Ansagen zu folgenden Themen aufgenommen:

- * Förderung von Anschlussbahnen, Terminals u. Flächenbedienung.
- * Verbesserung u. Abstimmung Österreichweiter Nahverkehrsagenden.

* Angesichts steigender Unfallzahlen bei Schwerverkehr, stärkere Kontrollen, insbesondere Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten und Ladevorschriften.

Es ist jedoch nichts darüber bekannt geworden, dass sich die Republik als Eigentümer der ÖBB für die Nutzung dieser auch betriebswirtschaftlich interessanten Option durch die Manager des Unternehmens stark gemacht hätten oder generell „flächendeckenderes Denken“ im ÖBB-Management unterstützt hätten. Vielmehr wird dem konträren Handeln und Desinteresse der ÖBB-Verantwortlichen offenbar tatenlos zugehört.

Es ist auch nichts darüber bekannt geworden, dass sich in der Zeit seit Amtsantritt der Regierung im Bereich der Kontrollen des LKW-Verkehrs etwas zum Besseren verändert hätte. Dies, obwohl der Bund durch die Zweckzuschüsse für die veränderten ehemaligen Bundesstraßen B auch ganz unmittelbar zur Finanzierung der Sanierungen infolge der permanenten starken Überladung von Holztransporten herangezogen wird.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Wie erklären Sie, dass beispielsweise im Almtal und im Mühlviertel, aber auch im Bereich vieler anderer Strecken der ÖBB, die Schadholztransporte nach den Sturmereignissen dieses Winters (u.a. Orkan Kyrill) nicht auf der Schiene abgewickelt wurden, sondern trotz der Nachteile für Ökologie, Verkehrssicherheit und (Straßenerhaltung) öffentliche Finanzen zu 100% auf der Straße abgewickelt wurden?
2. Ist es zutreffend, dass die nötige Infrastruktur für Rundholzverladung an den betreffenden Strecken bereitstünde?
3. Ist es zutreffend, dass diese unbefriedigende Situation – Infrastruktur ja, Betrieb nein - durch mangelnde Flexibilität der ÖBB-Verantwortlichen zu erklären ist?
4. Ist es zutreffend, dass diese unbefriedigende Situation durch mangelndes Interesse der ÖBB-Verantwortlichen an der Flächenbedienung zu erklären ist?
5. Welcher Anteil der Rungenwaggons im Eigentum des ÖBB-Konzerns a) war zum Zeitpunkt des Orkans Kyrill, b) ist derzeit aus welchen konkreten Gründen (verleast an andere EVU im In- und Ausland, nicht betriebsbereiter Erhaltungszustand, ...) nicht verfügbar?
6. Welche Konsequenzen werden Sie bzw. Ihre Vertreter in den Aufsichtsgremien des ÖBB-Konzerns und insbesondere der RCA aus diesen unbefriedigenden Erfahrungen der letzten Monate im einzelnen ziehen?
7. Für welche Angebotsverbesserungen in der Fläche wurden die Zahlungen des Bundes an die ÖBB für Gemeinwirtschaftliche Leistungen im Güterverkehr in den letzten Jahren verwendet?
8. Für welche Angebotsverbesserungen in der Fläche, zB auch an Neben- und Regionalstrecken wie im Almtal, werden die ab heuer stark anwachsend geplanten Zahlungen des Bundes an die ÖBB für Gemeinwirtschaftliche Leistungen im Güterverkehr verwendet?

9. Welche konkreten Maßnahmen zur verbesserten Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten und Ladevorschriften im Bereich des Straßen-Holztransports werden Sie setzen?
10. Werden Sie die unter der Vorgängerregierung eingeführten Ausnahmeregelungen im Bereich der Tonnagelimits für Holztransporte einschränken oder generell überdenken, die generell und besonders hinsichtlich der räumlichen Reichweite viel zu großzügig sind und somit mitnichten regionalwirtschaftlich, sondern primär mit den Interessen der Groß-Sägeindustrie motiviert sind?