



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

XXIV. GP.-NR
~~11130~~/AB
30. Mai 2012
zu 11313/J

GZ. BMVIT-10.000/0016-I/PR3/2012
DVR:0000175

Wien, am 23. Mai 2012

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag.^a Schatz, Freundinnen und Freunde haben am 30. März 2012 unter der **Nr. 11313/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Tonnage-Herabsetzung im Schienennetz gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 4:

- *Bei welchen Brücken im Streckennetz der ÖBB wurde in den vergangenen 10 Jahren eine Tonnagebeschränkung vorgenommen? Bitte geben Sie das jeweilige Datum und dazu auch die entsprechenden Vorher-Nachher-Tonnage-Werte an.*
- *Welche Gründe waren jeweils für die Herabsetzung der zulässigen Tonnage verantwortlich?*
- *Gibt es Pläne, die heruntergesetzten Tonnagen durch Sanierung der Brücken wieder hinaufzusetzen? Falls ja: Für welche Brücken in welchem Zeitraum, und welche budgetären Mittel sind dafür jeweils reserviert? Falls nein, warum nicht?*
- *Wieviel würde die Sanierung sämtlicher von Tonnagereduzierung betroffenen Brücken kosten, würde man die früher mögliche Tonnage wieder garantieren wollen?*



Die ÖBB teilt mit, dass in den vergangenen 10 Jahren bei keiner Brücke im Streckennetz der ÖBB aufgrund des Anlagenzustandes die Streckenklasse herabgesetzt wurde. Ein Vergleich der Streckenklassenkarten 2001 und 2011 zeigt sogar, dass es in einzelnen Fällen eine Anhebung der Streckenklassen und somit eine Qualitätsverbesserung der Infrastruktur gegeben hat. Alleine für Brückensanierungen sind im Jahr 2012 Mittel in der Höhe von ca. 25 Mio. Euro vorgesehen.

Zu den Fragen 5 und 6:

- *Müssen von KundInnen der ÖBB Mehrkosten infolge der von Tonnagebeschränkungen verursachten Umwege bezahlt werden? Wenn ja, welche?*
- *Halten Sie die Herabsetzung von Tonnagen bei Bahnbrücken für einen sinnvollen Beitrag zur offiziell nach wie vor aufrechten Strategie, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern?*

Die Belastungsfähigkeit (Achslasten, Meterlasten) des Streckennetzes der ÖBB-Infrastruktur AG ist in der öffentlich zugänglichen Streckenklassenkarte aufgelistet. Schwerlasttransporte (z.B. Transformatorentransporte) sind Sondertransporte, welche die Belastbarkeit mancher Strecke überschreiten, unter anderem auch deshalb, weil aus Kostengründen seitens der Hersteller billigere, aber schwerere Materialien verwendet werden. Sie werden - wie auch im Straßenverkehr - über verfügbare Alternativstrecken, die der Besonderheit des Ladegutes entsprechen, befördert. Dies begründet sich insbesondere darin, dass es aus wirtschaftlichen Überlegungen nicht möglich ist, alle Strecken im österreichischen Schienennetz für Schwerlasttransporte vorzuhalten. Hinsichtlich des Infrastrukturbenutzungsentgeltes ist festzuhalten, dass dieses nach dem tatsächlich benutzten Transportweg berechnet wird. Selbstverständlich ist und bleibt ein vorrangiges Ziel, durch Bereitstellung entsprechender Schieneninfrastruktur vermehrt Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern.