



XXIV. GP.-NR  
8640 /AB  
09. Aug. 2011

An die  
Präsidentin des Nationalrats  
Mag.<sup>a</sup> Barbara PRAMMER  
Parlament  
1017 Wien

zu 8731 /J

GZ. BMVIT-10.000/0042-I/PR3/2011  
DVR:0000175

Wien, am 18. Juli 2011

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Dipl.-Ing. Deimek und weitere Abgeordnete haben am 9. Juni 2011 unter der **Nr. 8731/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Zukunft der Gütertransport-Abfertigungsstellen gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie entwickelte sich das Aufkommen im Schienengüterverkehr in Österreich bzw. in den einzelnen Bundesländern in den letzten 5 Jahren?*

Das Aufkommen des Schienengüterverkehrs entwickelte sich 2006 bis 2010 wie folgt:

2006	2007	2008	2009	2010
97.814	104.996	110.077	91.331	99.442*

Aufkommen des Schienengüterverkehrs im Österreich in 1000 Tonnen (Nettotonnen).

Datenquelle: Statistik Austria, Bereinigungen um Doppelerfassungen durch bmvit

\*Hinsichtlich der Bereinigung vorläufige Werte, die endgültigen Werte von Statistik Austria liegen vor.



Das Aufkommen des Schienengüterverkehrs (in Tonnen), das von 2008 auf 2009 zurückgegangen war, stieg von 2009 auf 2010 wieder an. Der Anteil der Schiene am Modal Split Schiene – Straße betrug im Jahr 2010 über 30 Prozent. Österreich ist damit eines der EU-Länder mit dem höchsten Schienenanteil.

Für Informationen zu den einzelnen Bundesländern verweise ich auf die Website der Statistik Austria.

Zu den Fragen 2 bis 14:

- *Welche bedienenden Abfertigungsstellen für den Güterverkehr wurden jeweils in den letzten 5 Jahren in den einzelnen Bundesländern geschlossen?*
- *Welche bedienenden Abfertigungsstellen für den Güterverkehr wurden im Rahmen der angesprochenen Änderungen im vergangenen Dezember in den einzelnen Bundesländern geschlossen?*
- *Bei welchen bedienenden Abfertigungsstellen in den einzelnen Bundesländern wurde jeweils in den vergangenen 5 Jahren eine Sonderbedienungsfracht eingehoben?*
- *Bei welchen bedienenden Abfertigungsstellen in den einzelnen Bundesländern wird seit den angesprochenen Änderungen eine Sonderbedienungsfracht eingehoben?*
- *Wie hoch sind die prognostizierten Einnahmen durch die Sonderbedienungsfracht im Jahr 2011?*
- *Welche Auswirkungen hat die Schließung von bedienenden Abfertigungsstellen bzw. die Einhebung einer Sonderbedienungsfracht auf den Schienengüterverkehr in den einzelnen Bundesländern?*
- *Welche Auswirkungen hat die Schließung von bedienenden Abfertigungsstellen bzw. die Einhebung einer Sonderbedienungsfracht auf die Wirtschaft in den einzelnen Bundesländern?*
- *Welche Auswirkungen hat die Schließung von bedienenden Abfertigungsstellen bzw. die Einhebung einer Sonderbedienungsfracht auf den Arbeitsmarkt in den einzelnen Bundesländern?*
- *Werden Sie Initiativen für die Rücknahme der Schließung von bedienenden Abfertigungsstellen bzw. gegen die Einhebung einer Sonderbedienungsfracht setzen?*
- *Welche Maßnahmen werden gegen die Folgen der Schließung von bedienenden Abfertigungsstellen bzw. der Einhebung einer Sonderbedienungsfracht gesetzt?*
- *Welche Maßnahmen werden zur Verbesserung der transportwirtschaftlichen Rahmenbedingungen in den einzelnen Bundesländern gesetzt?*
- *Welche sonstigen Maßnahmen werden zur Stärkung des Schienengüterverkehrs gesetzt?*
- *Sehen Sie die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene als Beitrag zur Hebung der Verkehrssicherheit?*

Während in anderen europäischen Ländern aus Kostengründen der Gütertransport massiv auf die Straße verlagert wurde, wurde durch volkswirtschaftlich gewollte Förderungen des bmvit und durch die Preisgestaltung der Bahnunternehmen im europäischen Vergleich in Österreich ein



Spitzenwert im Modal Split Schiene/Straße etabliert. Die österreichische Wirtschaft konnte dabei von einem, vor allem bei Inlandstransporten, sehr vorteilhaften Preis-/Leistungsverhältnis und einem ausgesprochen flächendeckenden Schienennetz profitieren. Der Schienenverkehr in Österreich macht jetzt allerdings gerade große Veränderungen durch. Ein geändertes Umfeld und neue Rahmenbedingungen erfordern für alle Betroffenen zweifellos schwierige Anpassungen, um das System langfristig abzusichern.

Gleichzeitig wird von bmvit-Seite die verkehrspolitische Zielsetzung der Attraktivierung des Verkehrsträgers Schiene bekräftigt, die größte Infrastrukturoffensive der zweiten Republik mit vielen Einzelmaßnahmen und der von der Bundesregierung beschlossene Rahmenplan 2011 – 2016 belegen dies eindeutig.

Darüber hinaus fallen die von Ihnen angesprochenen Angelegenheiten in die operative Zuständigkeit des ÖBB-Managements. Diesbezüglich darf auf Artikel 52 B-VG und § 90 GOG des Nationalrates verwiesen werden.

Doris Bures