

XXIV. GP.-NR

12396 1J

06. Juli 2012

Anfrage

der Abgeordneten Dr. Harald Walser, Freundinnen und Freunde an die
Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Gesundheits- und Umweltbelastung durch Elektrolok-"Einsparung" im
Raum Rankweil-Klaus/Vorarlberg

Beschwerden verärgelter BürgerInnen deuten darauf hin, dass es beim Bahn-Güterverkehr im Raum Rankweil-Klaus in Vorarlberg schwer nachvollziehbare Einsparungen auf Kosten von Gesundheit und Umwelt gibt.

Im Betrieb sind dieselbetriebene Triebfahrzeuge weit teurer als E-Traktion. Dennoch kommt bei den ÖBB derzeit aufgrund anderweitiger innerbetrieblicher Einspar-Überlegungen das Fahren mit Dieseltraktion auf elektrifizierten Strecken immer mehr in Mode. So auch hier:

Seit nunmehr gut einem Monat dürfte für den Verschub in Rankweil untertags sowie für Beistellungen und Abholungen in der Anschlussbahn in Klaus statt der üblichen und offenbar vorgesehenen E-Lok eine gut zwanzig Jahre alte Diesellok der Reihe 2068, wohl anders als Schweizer Dieselloks ohne Partikelfilter-Nachrüstung, eingesetzt werden. Diese raucht lt BeobachterInnen bei Belastung wie eine Dampflok, ist sehr laut, und ist für die Aufgabe noch dazu offensichtlich ungeeignet, weil wegen der weit geringeren Motor- und Anfahr-Zugleistung mit weniger Wagen und dafür mehrmals gefahren werden muss, um die nötigen Transporte erledigen zu können.

Um diese schlechte Optik etwas zu optimieren soll angedacht sein, die zu geringe Grenzlast der Lok einfach „auf dem Papier“ zu erhöhen und so mit weniger Fahrten auszukommen. BeobachterInnen aus der anrainenden Bevölkerung zufolge kommen die Züge bei Lasten von ein paar hundert Tonnen mit wildem Pfauchen und Rauchen schon nur mehr auf etwa 20 km/h, Änderungen auf dem Papier für mehr Last je Zug werden dieses Problem sicher nicht lösen sondern verschärfen.

Erschwerend kommt noch hinzu, dass die Fahrzeiten von der Klausener Anschlussbahn nach Rankweil durch das unzureichende Lok-Material bei Last offenbar jetzt schon nicht eingehalten werden können. D.h. der Nahverkehr wird dadurch schon jetzt und künftig noch mehr regelmäßig verspätet – so zahlen die Fahrgäste und der ÖBB-Personenverkehr die Zeche für Scheuklappen-Einsparwahn an anderer ÖBB-Stelle.

Dazu kommt noch, dass aufmerksame Beobachter festgestellt haben, dass die Lok (ca. 1.500 Liter Tankinhalt!) jeden zweiten Tag zum Auftanken nach Bludenz muss, also nicht wenige weitere unnötige Diesel-Kilometer unter dem elektrischen Fahrdrat hinzukommen.

Plangemäß dürfte eine E-Verschublok etwa der Reihe 1063 vorgesehen sein, die mit über 50% mehr Anfahr-Zugkraft auch mehr Gewicht flotter bewegen kann und sich für die hier anstehenden Aufgaben eindeutig weit besser eignet. Anscheinend geht es aber um geringfügigste Einsparungen der ÖBB im Verschub-Bereich von ganz wenigen (3-4) Euro pro Einsatzstunde. Diese werden aber mit anderswo im ÖBB-Konzern bilanziell schlagenden Mehrkosten und mit volkswirtschaftlichen Schäden in vielfacher Höhe erkauf.

Unterm Strich scheint dies ein wenig überzeugender „Einspar-Erfolg“, der so auch nicht im Gesamtinteresse der Republik (als ÖBB-Eigentümerin) und ihrer VertreterInnen sein kann.

Dennoch sollen ab Fahrplanwechsel im Dezember generell nur mehr Dieseltriebfahrzeuge für diese Aufgaben in Rankweil-Klaus eingesetzt werden, der Schienen-Nahverkehr also noch mehr behindert und Umwelt und Gesundheit noch mehr belastet werden.

Derlei passt mit dem öffentlich von Politik wie Unternehmen gern betonten Bild der ÖBB als umwelt- und klimafreundlich sehr schlecht zusammen.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE

- 1) Ist Ihnen die geschilderte Problematik aus dem Raum Rankweil/Klaus bekannt?
- 2) Ist Ihnen bekannt, dass Verkehr mit Dieseltraktion unter der Fahrleitung in vielen Teilen des Schienennetzes von den ÖBB zunehmend forciert wird?
- 3) Welche Position nehmen Sie als Eigentümervertreterin der Republik bei den ÖBB zu dieser Tendenz ein?
- 4) Ist Ihnen bekannt, dass durch den von Ihnen bzw Ihren engen Mitarbeitern aktuell forcierten Rückzug der ÖBB von Strecken in Oberösterreich zB auf der Salzkammergutstrecke eine generelle Umstellung des Gütertransports auf Dieseltraktion unter der Fahrleitung droht?
- 5) Wenn ja, wie werden Sie dem vorbeugen?
- 6) Halten Sie Mini-Einsparungen einzelner Teilfirmen des ÖBB-Konzerns durch Diesel- statt E-Traktion im Verschub, die mit anderswo im ÖBB-Konzern bilanziell schlagend werdenden Mehrkosten und mit volkswirtschaftlichen Schäden in vielfacher Höhe erkaufte werden, für zielführend?
- 7) Wenn ja, warum?
- 8) Wenn nein, was haben Sie bereits bzw werden Sie noch im einzelnen gegen derartige Entwicklungen wie im Beispielsfall Rankweil-Klaus unternehmen?
- 9) Halten Sie insbesondere für zielführend, wenn durch derartige Spar-Anstrengungen wie im Beispielsfall Rankweil-Klaus der mit viel öffentlichem Geld attraktivierte Schienen-Nahverkehr behindert und verspätet wird?
- 10) Wie sind Vorgangsweisen der ÖBB wie im Beispielsfall Rankweil-Klaus im Hinblick auf die a) verkehrspolitischen, b) umwelt- und klimapolitischen Zielsetzungen der Bundesregierung und Verpflichtungen der Republik einzustufen?
- 11) Wie stehen Sie zu einer – gegebenenfalls geförderten - Nachrüstung von Diesellokomotiven österreichischer Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Partikelfiltern, wie von den SBB seit 2004 durchgezogen?

12) Was werden Sie unternehmen, um den gerechtfertigten Anrainerinteressen Rechnung zu tragen und die ÖBB zur Rückkehr zur E-Traktion im Verschub auch im Bereich Rankweil-Klaus zu veranlassen?

H. Wachs Ziel

Andreas S. H. Wachs

Wachs