

ÖBB-Güterverkehr: Nein zur Verlagerung auf 450.000 Lkw Alternative zur flächendeckenden Einstellung des Güterverkehrs ist die Kooperation mit Privatbahnen

probahn lässt die Ankündigung von ÖBB-Chef Christian Kern, es gäbe keine Alternative zum Zusperrern von über 300 Verladestellen und zur Einstellung von Massengütertransporten (Papier, Holz, landwirtschaftliche Produkte), nicht gelten. So verständlich die Güterverkehrsmisere der ÖBB ist, so wenig ist ein „Schnellschuss“ sinnvoll. Richtig ist, dass die Tarife für Massengüter derzeit „im Keller sind“ und die ÖBB besonders gefordert sind, da durchzutauchen.

probahn gibt zu bedenken, dass mit der Schließung der Verladestellen und dem Nichttransport von Massengütern die ÖBB auch Güterverkehre auf den Hauptstrecken verlieren, die teils bereits von den Privatbahnen wie der Salzburger Lokalbahn übernommen werden.

Aus der Sicht der Verkehrsplattform wäre die Alternative zur Verlagerung auf die Straße die Kooperation mit den Privatbahnen. Diese können mittels Anschlussgleisen zu den Betrieben die Güterverladung und den Transport zu den Hauptstrecken kostengünstiger organisieren. Dieses Modell ist bereits in Deutschland anzutreffen, aber auch in Kanada und in den USA. Die ÖBB sollten die privaten Betreiber mehr als wertvolle Partner und nicht als Konkurrenten ansehen.

In Österreich wird diese Alternative gar nicht in Betracht gezogen. Verkehrsministerin Doris Bures scheint die Verlagerung auf die Straße noch zu begünstigen.

- Einerseits wird im Budgetbegleitgesetz 2011 die Förderung von Anschlussbahnen im Zweijahresschritt von 22,5 Mio. Euro auf Null gestellt. Den Firmen wird mangels Transportbereitschaft der ÖBB nichts anderes übrig bleiben, als ihre Anschlussgleise zu schließen, weil ansonsten ein Pönale wegen Nichtanspruchnahme fällig wird.
- Andererseits werden die Frächter mit 300 Mio. Euro durch Senkung der Kfz-Steuer gefördert.

Es ist ein beschämender Wortbruch, dass die Bundesregierung ihre eigenen Klimaschutzziele mit Füßen tritt und 450.000 Lkw zusätzlich zulässt. Die Bundesregierung ist vielmehr gefordert, für eine Chancengleichheit zwischen Schiene und Straße zu sorgen. Konkret:

- Die jährlich steigende Schienenmaut (Trassenbenützungsentgelt) ist so lange auszusetzen, so lange es keine flächendeckende Lkw-Maut gibt
- Die Lkw-Maut auf Autobahnen ist auf Schweizer Niveau zu bringen
- Ein Nachtfahrverbot für Lkw-Transporte auf Bundes- und Landesstraßen würde die Schiene im Nachsprung begünstigen

probahn fordert die Landeshauptleute auf, gegen diese katastrophale Verkehrspolitik aufzutreten; sind es doch die Länder, die für die Straßen- und Umweltschäden als Straßenerhalter aufkommen und darüber hinaus die hohen Kosten für Unfallschäden tragen müssen. So gesehen, verlagert der Bund wiederum Kosten auf die Länder.

Die Initiative probahn fordert:

- Bundesregierung muss Rahmenbedingungen zur Verlagerung des Güterverkehrs schaffen: Lkw-Maut erhöhen, Schienenmaut aussetzen, Lkw-Nachtfahrverbot, sektorale Fahrverbote
- Landeshauptleute müssen zum Schutz ihrer Bevölkerung und ihrer Umwelt handeln

Aussendung: [probahn ÖSTERREICH](#) Peter Haibach

Link zum Online-Artikel:

http://www.oekonews.at/index.php?mdoc_id=1054817