



DORIS BURES  
Bundesministerin  
für Verkehr, Innovation und Technologie

2615 /A.B.----- BR/ 2011  
zu 2821 /J----- BR/ 2011  
Präs. am 14. Juni 2011

An den  
Präsidenten des Bundesrats  
Gottfried Kneifel  
Parlament  
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0027-I/PR3/2011  
DVR:0000175

Wien, am 14. Juni 2011

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Bundesräte Keuschnigg, Kolleginnen und Kollegen haben am 14. April 2011 unter der Nr. **2821/J-BR/2011** an mich eine schriftliche Anfrage betreffend Gesamtverkehrskonzept für Westösterreich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- *Wie beurteilen Sie die von den Ländern Salzburg, Tirol und Vorarlberg geforderten Planungsziele, westlich von Salzburg ein stündliches Fernverkehrsangebot auf der Basis von Railjet/Eurocity- und von Intercityzügen, ein zweistündliches Intercityangebot auf der innerösterreichischen Verbindung Salzburg – Zell am See – Wörgl und auf der Verbindung Salzburg – Villach – Graz und eine umsteigefreie Tagesverbindung Schweiz/Vorarlberg – Tirol – Zell am See – Graz/Klagenfurt mit jeweils Halten in den Bezirksstädten und in wichtigen Bahnhöfen sowie attraktiven Angeboten für die Fahrradmitnahme zu errichten?*
- *Die Planung der Verkehrsleistungen in den Ländern setzt voraus, dass die von den ÖBB erbrachten Leistungen innerhalb des Landes entsprechend den landeseignen Planungen verschoben werden können. Sind Sie bereit, als Eigentümervertreterin den ÖBB die entsprechenden Vorgaben zu erteilen?*

Zur Festlegung des Grundangebotes gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 wurde zwischen den Österreichischen Bundesbahnen und der Schieneninfrastrukturdienstleistungsgesellschaft (SCHIG) ein Verkehrsdienstvertrag abgeschlossen, mit dem die vom Bund bestellten Leistungen österreichweit festgelegt wurden. Damit ist insbesondere auch eine Planungssicherheit für die



Länder gegeben. Zur Erbringung des Gesamtverkehrsangebotes im Schienenpersonenverkehr der ÖBB-PV gibt es Bestellungen der Länder zur Erbringung zusätzlicher Leistungen in den entsprechenden Verkehrsdienstverträgen. Bei den angesprochenen überregionalen Verbindungen sind jeweils deren überregionale Bedeutung und Interessen der Fahrgäste zu berücksichtigen, die auch über die Wünsche eines Bundeslandes hinausgehen können und für die Festlegung der jeweiligen Halte von Bedeutung sind.

Zu den Fragen 3 und 4:

- *Mittelfristig ist die Zusammenführung von Planung und Finanzierungen anzustreben; in diesem Sinne sind die Laufzeiten der ÖBB-Verträge des Bundes auf die der Länder abzustimmen. Sind Sie als zuständige Bundesministerin bereit, diese zeitliche Abstimmung der ÖBB-Verträge vorzunehmen?*
- *Wenn ja, wie stehen sie zu dem Vorschlag, durch eine Novelle zum ÖPNRV-Gesetz Planungen und Finanzierung der Verkehrsdienstleistungen in der Hand der Länder zusammenzuführen?*

Durch den mit den ÖBB abgeschlossenen Verkehrsdienstvertrag wurde das Grundangebot des Bundes festgelegt und die Finanzierung langfristig gesichert. Der Vertrag wurde entsprechend der nach PSO zulässigen maximalen Vertragsdauer von 10 Jahren bis Ende 2019 abgeschlossen. Im Vertrag ist auch eine vorzeitige Kündigung mit einer Frist von 24 Monaten nach Fahrplanwechsel möglich. Eine analoge Regelung wird derzeit auch mit den Privatbahnen verhandelt. Damit wurde sowohl Transparenz als auch eine solide Planungsgrundlage für die von den Ländern zu bestellenden Zusatzangebote geschaffen. Aufgrund der unterschiedlichen Laufzeiten der Verkehrsdienstverträge der Länder würde eine Anpassung der Laufzeit des ÖBB-Vertrages an die Länderverträge zu einer unterschiedlichen Vertragsdauer in den einzelnen Bundesländern und damit zu einer Ungleichbehandlung führen.

Eine Anpassung des ÖPNRV-G halte ich aufgrund der festgelegten Zuständigkeiten im Hinblick auf die Organisation und Finanzierung des ÖPNRV für nicht notwendig und ist auch nicht vorgesehen.

Zu den Fragen 5 und 7:

- *Die Westbahn-Infrastruktur ist beginnend in Attnang-Puchheim über Salzburg und Innsbruck bis Vorarlberg über weite Strecken nicht mehr zeitgemäß, integrierte Taktknoten fehlen, die Verspätungsanfälligkeit ist hoch, ebenso die Produktionskosten. Sind sie bereit,*



*eine Machbarkeitsstudie mit dem Ziel einer Fahrzeitverkürzung auf der Strecke Salzburg – Innsbruck durchzuführen, Gespräche mit den für das deutsche Eck zuständigen Partnern über mögliche Verbesserungen auf der Strecke Freilassung – Kufstein aufzunehmen und den viergleisigen Ausbau der Westbahn im Raum Seekirchen – Salzburg sowie für einen selektiven zweigleisigen Ausbau Ötztal – Kronburg und den Ausbau der Arlberg-Rampenstrecken voranzutreiben?*

- *Sind Sie bereit, entsprechende Finanzmittel für die Attraktivierung kundenspezifischer Bahninfrastruktur (Park & Ride Anlagen, Adaptierung der Bahnhofvorplätze, der Aufnahmegebäude (Bahnhöfe), barrierefreie Ausgestaltung der Zugänglichkeit der Anlagen sowie auch der Bahnsteige, Beseitigung von Langsamfahrstellen zur Verfügung zu stellen?*

Die Investitionen der ÖBB in die Infrastruktur erfolgen seit Jahren auf Grundlage eines mehrjährigen Rahmenplans, welcher jährlich rollierend fortgeschrieben wird. Seitens des Bundes werden zu dieser Investitionstätigkeit Beiträge geleistet; der Rahmenplan wird mit dem Bundesministerium für Finanzen und meinem Ressort abgestimmt. Darin enthalten sind selbstverständlich u.a. auch Bahnhöfe und Park & Ride-Anlagen sowie die Herstellung der barrierefreien Zugänglichkeit und auch die Erneuerung des Fahrwegs (Beseitigung von Langsamfahrstellen).

Nach Maßgabe der möglichen Finanzierung wurden und werden Prioritäten im Hinblick auf Kapazitäts- und Umweltwirkungen gesetzt, weshalb dem Ausbau der Westbahn Wien – Salzburg erste Priorität eingeräumt wurde und auch der viergleisige Ausbau im Unterinntal vordringlich umgesetzt wurde. Es darf bemerkt werden, dass dies ausgesprochene Großprojekte von international beachteter Größenordnung sind, was z.B. auch von der Europäischen Kommission entsprechend gewürdigt wird.

Es erscheint aus gesamtösterreichischer Sicht aber nicht prioritär, weiterhin in diesem Umfang in die Ost-West-Verbindung zu investieren. Schon vor rund 20 Jahren hat eine umfangreiche Machbarkeitsstudie ergeben, dass ein Neubau einer innerösterreichischen Verbindung Salzburg – Wörgl auf Grund der Topografie und der Umweltbedingungen nicht finanzierbar wäre. Derzeit werden im Zusammenhang mit längerfristigen Planungen für den grenzüberschreitenden Bereich des Unterinntals mit der deutschen Seite Verhandlungen über die Infrastrukturentwicklung geführt.



Zu Frage 6:

- *Der Streckenabschnitt Golling – Stegenwald ist derzeit lawinen- und hochwassergefährdet. Welche Möglichkeiten sehen Sie, diesen Abschnitt auszubauen?*

Der Ausbau dieses Streckenabschnittes ist im Zielnetz 2025+ des Bundes enthalten. Eine konkrete Umsetzung und Finanzierung ist über künftige Rahmenpläne zu vereinbaren. Hinsichtlich der fallweise kritisierten Verfügbarkeit dieses Streckenabschnittes darf ich darauf verweisen, dass diesbezügliche Vorsorgemaßnahmen getroffen wurden und im Bedarfsfall bei kritischen Wetterlagen Streckensperrungen angeordnet werden; dies jedoch nur im Ausmaß von wenigen Stunden im Jahr. Die Strecke war seit 1948 in Summe rund 225 Stunden oder 9,2 Tage gesperrt.

Doris Dura