
6992/J XXIV. GP

Eingelangt am 24.11.2010

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr. in Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend ÖBB-Zielnetz und Regionalbahnen, unter anderem in Oberösterreich

Am 12.11.2010 wurden die Bauprogramme des Bundes für den hochrangigen Straßenbau und für die Schiene für die Jahre 2011 bis 2016 präsentiert, sozusagen die Ergebnisse der in den letzten Monaten erfolgten „Evaluierung der Infrastrukturprojekte“. Im Rahmen der Präsentationsunterlagen von BMVIT, ÖBB und ASFINAG wurden auch einige Eckpunkte dieser zugrundeliegenden Evaluierung selbst offengelegt.

Im Schienenverkehr wird dabei beim sog. „Zielnetz 2025+“ der ÖBB angesetzt, das allerdings weiterhin nicht offiziell offengelegt wird.

Leider ist auch eine vollständige Veröffentlichung der zentral zugrundeliegenden, jahrelang mit Überarbeitungs-Argumenten geheim gehaltenen, nun aber wohl nach sieben (!) Bearbeitungsjahren doch abgeschlossenen Verkehrsprognose 2025+ bislang noch immer nicht erfolgt, den wiederholten diesbezüglichen Zusagen von Minister- und Ministerinnenebene in den letzten Jahren zum Trotz.

Ebenso ist die zur fachlichen Einschätzung der Evaluierungsergebnisse und ihrer Validität zentrale IHS-Arbeit „Ökonomische Begleitszenarien der Verkehrsprognose Österreich 2025+“ von 2009 bislang nicht öffentlich zugänglich.

Nachdem in Niederösterreich im Zuge eines Kuhhandels BMVIT-ÖBB-Land im Jahr 2010 ein wahres Zusperr-Konzert bei den Regionalbahnen ausgelöst wurde, stoßen alle Indizien für die weitere Vorgehensweise des BMVIT bzw. des Bundes in diesem Teil der Infrastrukturpolitik – Schienennetz in der Fläche – auf besonderes Interesse vieler Bürger in den vielen von potenziellen weiteren Rückbauten betroffenen Regionen Österreichs, nicht zuletzt in Oberösterreich.

In diesem Zusammenhang ist auf Aussagen in der regionsübergreifenden Grundsatz-Unterlage des BMVIT vom 12.11.2010 („Ausbauplan Bundesverkehrsinfrastruktur 2011-2016. Klug investieren, verantwortungsvoll sparen. Presseinformation“) hinzuweisen. Den Grafiken auf den Seiten 31 und 32 dieser Unterlage zufolge, die textlich auf das „Zielnetz 2025+“ bezugnehmen, aber unterschiedliche kartographische Netzdarstellungen aufweisen, gibt es offensichtlich zwei Kategorien von Bahnstrecken in Österreich:

1. Strecken, die eine Auswertung hinsichtlich der derzeitigen und künftigen Kapazitätsauslastung verdienen.
2. Strecken, für die keine Kapazitätsauswertung vorgenommen wurde.

Die genannte zweite Kategorie von Strecken deckt sich auffällig mit der seit längerem öffentlich kursierenden Liste von Strecken, in welche die ÖBB internen Informationen zufolge nichts mehr investieren wollen. Da Nullinvestition auf Basis der geltenden gesetzlichen Vorgaben insbesondere bei Strecken mit bereits bestehenden Investitionsrückständen „zügig“ zur Einstellung des Fahrbetriebs führen muss, dürfte es sich hier um die weiteren Stilllegungskandidaten von ÖBB und BMVIT handeln.

In Bezug auf die oberösterreichischen Strecken in dieser zweiten Kategorie – unter anderem die Mühlkreisbahn ab Rottenegg, die Almtalbahn, die Verbindung Attnang-P.-Ried-Schärding – wurde die Einschätzung als Stilllegungskandidaten u.a. vom verkehrszuständigen (SPÖ-)Landesrat Oberösterreichs geteilt, von fachlich zuständiger Seite im BMVIT-Kabinett wird dies hingegen bestritten.

Den begleitenden Textdarstellungen ist keine zweifelsfreie Interpretation in dieser Hinsicht zu entnehmen.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Warum haben Sie die Verkehrsprognose 2025+ bisher nicht in ihrer Gesamtheit öffentlich zugänglich gemacht, obwohl in Ihren Präsentationsunterlagen vom 12.11.2010 wörtlich festgehalten ist, dass die „Ergebnisse des Projektes Verkehrsprognose Österreich 2025+“ als „Grundlage der Bewertung der Infrastrukturvorhaben“ dienen, die Prognose also seit längerem fertig vorliegen muss?
2. Ist Ihnen bekannt, dass in den letzten Jahren bereits mehrfach terminliche Zusagen zur Veröffentlichung der Verkehrsprognose 2025+ von MinisterInnenebene des BMVIT gegeben wurden, die sämtlich nicht eingehalten wurden?
3. Wann und in welcher Form werden Sie die Verkehrsprognose 2025+ in ihrer Gesamtheit öffentlich zugänglich machen?
4. Wann und in welcher Form werden Sie die ergänzend zur Verkehrsprognose 2025+ angefertigte IHS-Studie „Ökonomische Begleitszenarien der Verkehrsprognose Österreich 2025+“ in ihrer Gesamtheit öffentlich zugänglich machen?
5. Welche Schienenstrecken in welchem Ausbauzustand enthält das „Zielnetz 2025+“ der ÖBB, auf das Sie in Ihrer Präsentationsunterlage „Ausbauplan Bundesverkehrsinfrastruktur 2011-2016. Klug investieren, verantwortungsvoll sparen. Presseinformation“ vom 12.11.2010 mehrfach Bezug nehmen?
6. Was sagt die auf den Seiten 31 und 32 Ihrer in Frage 5 erwähnten Präsentationsunterlage vom 12.11.2010 vorgenommene Kategorisierung von Bahnstrecken in Österreich in Strecken, die eine Auswertung hinsichtlich der derzeitigen und künftigen Kapazitätsauslastung verdienen einerseits, und Strecken, für die keine Kapazitätsauswertung vorgenommen wurde andererseits, konkret aus?
7. Welche Auswirkungen hat die Zuordnung zur letzteren Kategorie für die betreffenden Strecken?
8. Ist es zutreffend, dass die Strecken der letzteren Kategorie - das sind beispielsweise in Oberösterreich die Mühlkreisbahn ab Rottenegg, die Almtalbahn im gesamten Verlauf, die gesamte Verbindung Attnang-P.-Ried-Schärding, ein Teil der Strecke Lambach-Gmunden und die Donauuferbahn ab Grein; eine Liste, die sich auffällig mit der seit

Monaten kursierenden Liste von ÖBB-Strecken, in die wegen geplanter Stilllegung/Abgabe nichts mehr investiert werden sollen, deckt – über kurz oder lang eingestellt werden sollen, wie von Ihren hochrangigen thematisch zuständigen Parteifreunden in Oberösterreich die dortigen Strecken betreffend angenommen?

9. Wenn ja, wie erklären Sie sich, dass von fachlich zuständiger Stelle in Ihrem Kabinett entgegengesetzte Informationen gegeben werden und die Einstellung dieser Strecken anfragenden Personen gegenüber abgestritten wird?
10. Wenn nein, warum wurde für bestimmte Strecken, die erhalten bleiben sollen, keine Kapazitätsauswertung vorgenommen, für andere Strecken aber schon?
11. Trifft es zu, dass in die Strecken ohne Kapazitätsauswertung - in Oberösterreich sind das die in Frage 8 genannten Strecken - von den ÖBB bzw. vom Bund nichts mehr investiert werden soll?
12. Wenn nein, welche Investitionen sind in diese fünf Strecken im Rahmen des ÖBB-Infrastrukturrahmenplans 2011-2016 konkret – bitte um Darstellung je Jahr, Strecke und Projekt – vorgesehen?