

Präs: 14. April 2011 Nr.: 2821/J-BR/2011

Anfrage

**der Bundesräte Georg Keuschnigg, Elisabeth Greiderer, Anneliese Junker,
Magnus Brunner, Edgar Mayer, Sepp Saller, Franz Wenger
Kolleginnen und Kollegen**

**an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Gesamtverkehrskonzept für Westösterreich**

Die Bundesländer Salzburg, Tirol und Vorarlberg haben mit den Österreichischen Bundesbahnen langfristige Verkehrsdiensteverträge abgeschlossen. Diese Nahverkehrsbestellungen stehen in enger fahrplan- und trassentechnischer Verknüpfung mit dem Fernverkehr und setzen daher einen abgestimmten Planungsprozess voraus. Das Ziel von Bund und Ländern muss ein integrierter Taktverkehr sein mit einem leicht merkbaren Fahrplan und systematischen Anschlüssen, einem zielgerichteten und kostenoptimierten Ausbau der Infrastruktur, einer hohen Auslastung der vorhandenen Infrastrukturkapazitäten bei geringer Störanfälligkeit und der Planung eines kundengerechten und kostengünstigen Regional- und Nahverkehrs.

In der Schweiz, wo der Anteil der Eisenbahn an der gesamten Verkehrsleistung am höchsten ist, wird schon heute minutengenau der Fahrplan für das Jahr 2030 festgelegt, einschließlich der Trassen für den Güterzugsverkehr. Dieser langfristige Fahrplan bildet die Grundlage für den zielgerichteten Ausbau der Infrastruktur. Auch in Deutschland gibt es mit dem "Deutschland-Takt" Bestrebungen in diese Richtung. In Österreich geht die aktuelle Entwicklung in die entgegen gesetzte Richtung. Angebotskonzepte des Fernverkehrs werden ohne Abstimmung mit den für die Planung des Regionalverkehrs verantwortlichen Ländern entwickelt und in kurzen Abständen wieder geändert. Langfristig planbare Schnittstellen zwischen Fern- und Regionalverkehr fehlen, was zu unlösbaren Abstimmungsproblemen führt.

Im Sinne der Definierung eines mit den Ländern abgestimmten Grundangebotes im Fernverkehr stellen die unterzeichneten Bundesrätinnen und Bundesräte folgende

Anfrage:

1. 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?
2. Die Planung der Verkehrsleistungen in den Ländern setzt voraus, dass die von den ÖBB erbrachten Leistungen innerhalb des Landes entsprechend den landeseigenen Planungen verschoben werden können. Sind Sie bereit, als Eigentümerversprecherin den ÖBB die entsprechenden Vorgaben zu erteilen?

3. 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?

4. Wenn ja, wie stehen Sie zu dem Vorschlag, durch eine Novelle zum ÖPNRV-Gesetz Planung und Finanzierung der Verkehrsdienstleistungen in der Hand der Länder zusammenzuführen?

5. 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 Freilassing – 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?

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

7. 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?

[Handwritten signatures and notes:]
J. Müller 11
J. Müller
Al. Gröbner
J. Müller
J. Müller
J. Müller
J. Müller