

**XXII. GP.-NR**

2456/J

**22. Dez. 2004**

## **ANFRAGE**

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde  
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie  
betreffend Westbahn bzw. Summerauer Bahn und Querfinanzierung

Angesichts des nun konzipierten Rahmenplans über die Ausbaumaßnahmen im Schienenbereich als Umsetzung des GVP zeigt sich, dass vor allem wegen Vorreihung eines Großprojekts im Süden Österreichs andere Ausbau-Projekte der ÖBB verzögert werden.

Dazu zählt auch der Ausbau der Westbahn und derjenige der Summerauerbahn, obwohl diese Strecken entsprechend der gesamteuropäischen Bedeutung der Verkehrswege vorrangig zu realisieren wären, was in der Ausweisung als TEN-Prioritäten auch politisch wie rechtlich bindend auf höchstem Niveau festgehalten wurde. Im Fall der Summerauerbahn wurde diese europäisch prioritäre Einstufung übrigens von der größeren Regierungspartei besonders vehement bejubelt, dem scheinen nun allerdings nicht die entsprechenden Maßnahmen zu folgen. Allerdings haben Fahrgäste und Güterkunden von Prioritätenreihungen ausschließlich dann etwas, wenn diesen auch die nötigen Maßnahmen mit Priorität folgen. Ansonsten bleiben Prioritätsbekenntnisse leere Scheinaktivitäten, wie sie die derzeitige Bundesregierung bereits beim Generalverkehrsplan mit seinen völlig realitätsfremden Projektlisten und Finanzierungsangaben zur Genüge vorexerziert hat.

Insgesamt ergeben sich bei der Umsetzung des GVP Schiene erhebliche Finanzierungsaufwände, dass diese systematisch wesentlich höher als im GVP behauptet sind, haben Sie im Gegensatz zB noch zu einer Parlamentarischen Anfragebeantwortung Ihrerseits aus dem Sommer dieses Jahres mittlerweile eingestehen müssen. Laut Art.9 Abs.2 der Richtlinie 1999/62/EG könnte dieses Problem allerdings bewältigt werden, da eine entsprechende Ermächtigung eine Querfinanzierung von Bahnprojekten durch LKW-Mauteinnahmen ermöglichen würde. Andere Mauteinnahmen, die neuerdings nach einer von den Regierungsparteien betriebenen Gesetzesänderung zB für Risikoprojekte der ASFINAG im Ausland sowie für internationale Konzernträume des derzeitigen ASFINAG-Managements herangezogen werden, könnten ebenfalls sinnvoller verwendet werden. Obwohl Querfinanzierung schon derzeit sinnvoll wäre, da Schienenverkehre bedeutend umweltfreundlicher als Straßenverkehre sind, sind Sie hier im Gegensatz zu Ihrer Ankündigung, die Möglichkeiten der geltenden Wegekostenrichtlinie „mutig“ nutzen zu wollen, gänzlich untätig.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

## ANFRAGE:

1. In welchem Zeithorizont soll nun der Ausbau der Westbahn als internationale Ost-West-Verbindung erfolgen?
2. In welchem Zeithorizont und durch welche Maßnahmen wird die Summerrauerbahn als internationale Nord-Süd-Verbindung attraktiviert?
3. Wie beurteilen Sie die Tatsache, dass angesichts der Notwendigkeit verstärkter Verlagerung des Gütertransports auf die Schiene gerade die – zB im TEN-Prozeß - europäisch prioritär gereihten Ost-West- und Nord-Süd-Transversalen durch Österreich in ihrem Ausbau nun innerstaatlich hintangereicht werden?
4. Wie ist insbesondere die Rückreihung der Summerrauerbahn mit den Ankündigungen im geltenden Bundes-Regierungsübereinkommen („Der Ausbau der Schieneninfrastruktur zu den EU-Beitrittskandidaten im Norden. Osten und Süden ... bleibt jedenfalls Priorität“) in Deckung zu bringen?
5. In Ihrer Antwort auf die Frage 9 im Rahmen der Parlamentarischen Anfragebeantwortung 2197/AB lassen Sie erkennen, daß eine der Richtlinie 1999/62/EG Art.9 Abs.2 entsprechende Ermächtigung Querfinanzierung ermöglichen würde; einschränkend (und dies Einschränkung ist keinesfalls mit der geltenden EU-Rechtslage, sondern nur mit den falschen verkehrspolitischen Prioritätensetzung der Bundesregierung begründbar) bemerken Sie: „Erst die Möglichkeit eines Zuschlages auf die Maut im Rahmen einer neuen Wegekostenrichtlinie würde die Voraussetzung zur Querfinanzierung des Bahnausbaus schaffen.“

Werden Sie von den Möglichkeiten

- a. Querfinanzierung zum baldmöglichsten Zeitpunkt aus den bestehenden Mauteinnahmen, wie etwa in Italien seit Jahren und in Deutschland ab Jahreswechsel praktiziert,
  - b. zusätzliche Querfinanzierung aus künftig denkbaren Mautzuschlägen angesichts des gravierenden Finanzierungsengpasses für sinnvolle und prioritäre Schienenprojekte Gebrauch machen?
6. Wenn nicht, warum nicht?
  7. Wie erklären Sie ihre widersprüchlichen Angaben in Parlamentarischen Anfragebeantwortungen der letzten Monate zur Frage der systematischen Kostenunterschätzung bei den im GVP aufgelisteten Schienenprojekten und des damit unausweichlichen Finanzierungsengpasses bei der von Ihnen stets behaupteten vollständigen Umsetzung des GVP?



