
3475/J XXII. GP

Eingelangt am 28.09.2005

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

der Abgeordneten Erika Scharer
und GenossInnen
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend „PinzgauBahn“-Vertrag zwischen Bund und Land vor dem Schicksalsjahr 2005

Noch am 12. Jänner 2005 wurde der Bestand der „Pinzgau-Bahn“ vertraglich von Bund, Land und ÖBB garantiert. Mit 2007 sollte bis Mittersill ein Einstundentakt und bis Krimml ein Zweistundentakt geführt werden. Mit einem Investitionspaket, welches vom Bund mit 17 Mio. Euro festgelegt wurde, sollte inklusiv neuer Züge und Schienen eine Fahrzeitverkürzung zwischen Zell am See und Krimml um 14 Minuten erreicht werden. Auf Anfrage von NRAbg. Erika Scharer an Bundesminister Gorbach antwortete dieser im Februar 2005 bezüglich Anzahl der MitarbeiterInnen der „Pinzgau-Bahn“, dass diese reduziert und eine Weiterbeschäftigung auf andere Strecken erfolgen würde.

Der schreckliche Unfall der „Pinzgau-Bahn“ mit zwei Toten und unzähligen Verletzten wie auch das Hochwasser im Juli 2005 brachten unsagbares, persönliches Leid und materielle Schäden in Millionenhöhe in den Oberpinzgau. Mit diesen Schicksalsschlägen wurde auch die „Pinzgau-Bahn“ stark in Mitleidenschaft gezogen und veränderte die Situation um die traditionelle Schmalspurbahn schlagartig und stellt schon Fixiertes neuerlich in Frage.

Wurden beim Zugunglück zwei Garnituren völlig zerstört, riss das Hochwasser eineinhalb Kilometer der Bahntrasse zwischen Zell am See und Mittersill und sechs Trassen-Kilometer zwischen Mittersill und Krimml weg. Zusätzlich zum persönlichen Leid der Betroffenen entstanden 9,6 Millionen Euro Gesamtschaden an der „Pinzgau-Bahn“.

Mit den im Jänner beschlossenen Investitionssummen besteht derzeit laut ÖBB keine Möglichkeit der Fortführung der „Pinzgau-Bahn“ zwischen Mittersill und Krimml. Derzeit scheint die Fortführung des Teilbereiches der ursprünglichen Schmalspurbahn des Oberpinzgaus zwischen Zell am See und Mittersill nach voraussichtlich ein- bis dreimonatigen Reparaturarbeiten seit dem Unglück gesichert. Inwieweit die Vertragsinhalte an sich nach den beiden Schicksalsschlägen der „PinzgauBahn“ um- bzw. durchgesetzt werden, ist derzeit nicht klar.

Die für den ÖBB-Personenverkehr zuständige Vorstandsdirektorin Wilhelmine Goldmann ist für einen künftig verdichteten, interessanten Nahverkehr, wo auch neue Fahrzeuge vorstellbar sind. Als Aktiengesellschaft sei die ÖBB zudem für eine marktgerechte Bezahlung zuständig und wenn die Menschen es wünschen, würde die „Pinzgau-Bahn“ fahren. Die Verbindung von Mittersill nach Krimml ist derzeit in Frage gestellt. Die Obergrenze an finanzieller Belastung der Gemeinden im Unglücks- und Hochwassergebiet des Oberpinzgaus ist darüber

hinaus erreicht.

In diesem Zusammenhang stellen unterzeichnete Abgeordnete an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage:

1. Wie lautet der Vertrag im Detail, der zwischen Landeshauptmannstellvertreter Wilfried Haslauer und Bundesminister Hubert Gorbach bezüglich „Pinzgau-Bahn“ abgeschlossen wurde?
2. Sind im Vertrag Passagen enthalten, welche den Fortbestand der „Pinzgau-Bahn“ sichern?
 - a. Wenn ja, wie lauten diese?
 - b. Wenn nein, warum nicht?
3. Welche Vertragspunkte sind nach wie vor aufrecht und wie lauten diese im Detail?
4. Welche Vertragspunkte sind nicht mehr aufrecht und warum nicht?
5. Wurde der zwischen LHStv. Haslauer und BM Gorbach abgeschlossene Vertrag nach den Unglücken im Sommer 2005 um Zusatzinhalte erweitert?
 - a) Wenn ja, um welche?
 - b) Wenn nein, wird das noch geschehen?
 - c) Wenn nein, warum nicht?
6. Ist Ihres Erachtens die Strecke der „PinzgauBahn“ bis nach Krimml trotz der Unglücke und der enormen Hochwasserschäden gesichert?
 - a) Wenn ja, in welchem finanziellen Rahmen wird dies auf Bundesebene unterstützt werden?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
7. Wie lauten die Vertrags-Ausstiegsklauseln aus dem „Pinzgau-Bahn“-Vertrag für die jeweiligen Vertragspartner im Detail?
8. Wie stehen Sie zum Erhalt der „Pinzgau-Bahn“ als regionale Notwendigkeit in einem verkehrstechnisch stark benachteiligten Gebiet?
9. Wie stehen Sie zu einem Vorschlag, die „PinzgauBahn“ mittels neu erarbeiteten Konzept nach den Schicksalsschlägen 2005 neu aufzubauen und damit zu einer westbahneingebundenen, bevölkerungs-, wirtschafts- und tourismusorientierten Normalspurbahn zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur umzustrukturieren?