



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-10.000/0009-I/PR3/2010
DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

XXIV. GP.-NR
4647 IAB
23. April 2010
zu 4550 IJ

Wien, am 23. April 2010

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Köfer, Kollegen und Kolleginnen haben am 24. Februar 2010 unter der Nr. 4550/J an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend ÖBB-Strategiepapier Zielnetzdefinition 2025+ gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3:

- *Seit wann haben Sie Kenntnis von der sogenannten „Zielnetzdefinition 2025+“?*
- *Wer genau hat diese „Zielnetzdefinition 2025+“ ausgearbeitet und wer gab den Auftrag dazu?*
- *Wie lautet der genaue Inhalt der „Zielnetzdefinition 2025+“?*

Gemäß § 42 des Bundesbahngesetzes hat die ÖBB-Infrastruktur AG bei der Erstellung des Rahmenplanes auf die Festlegungen eines Zielnetzes Bedacht zu nehmen, welches mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und dem Bundesminister für Finanzen abzustimmen ist. Demzufolge hat die ÖBB-Infrastruktur AG bereits im Jahr 2009 eine „Zielnetzdefinition 2025+“ erarbeitet, welche sich derzeit in Abstimmung mit meinem Ressort und mit dem Bundesministerium für Finanzen befindet. Dieser Abstimmungsprozess soll einen



Ausgleich zwischen den unternehmensspezifischen Interessen des ÖBB-Konzerns und den verkehrspolitischen Zielsetzungen meines Ressorts herbeiführen.

Aus nachvollziehbaren Gründen liegen vor Abschluss des Abstimmungsprozesses noch keine endgültigen Inhalte der „Zielnetzdefinition 2025+“ vor. Ich kann aber grundsätzlich festhalten, dass das Zielnetz eine mittel- bis langfristige Investitionsstrategie der ÖBB-Infrastruktur AG darstellt und als Grundlage für die jährlich fortzuschreibenden Rahmenpläne dienen soll, in welchen die Erneuerungs- und Erweiterungsinvestitionen der ÖBB-Infrastruktur AG und deren Finanzierung festgelegt werden. Durch die Definition des Zielnetzes soll sichergestellt werden, dass sämtliche Maßnahmen auf einen klar festgelegten Endzustand abzielen und sowohl in betrieblicher als auch in abwicklungstechnischer Hinsicht aufeinander abgestimmt durchgeführt werden, wobei auch auf einen frühestmöglichen Nutzen von Einzelmaßnahmen Bedacht zu nehmen ist.

Zu den Fragen 4 und 5:

- *Welche konkreten Auswirkungen gäbe es für den Personenverkehr auf der Schiene in Kärnten, wenn die „Zielnetzdefinition 2025+“ zur Umsetzung käme?*
- *Gerade bei steigender Armut – wie derzeit der Fall – gewinnen leistbare öffentliche Verkehrsmittel an Bedeutung bzw. Wichtigkeit. Welche Maßnahmen wollen Sie politisch setzen, damit es nicht zu einer weiteren Ausdünnung des Schienennahverkehrs in Österreich vor allem aber in Kärnten kommt?*

Wie bereits ausgeführt, ist das Zielnetz als langfristige Investitionsstrategie zu verstehen, um im Sinne des Bundesbahngesetzes die Bereitstellung und den Ausbau der Schieneninfrastruktur nachhaltig und zukunftssicher zu regeln. Inwieweit das bereitgestellte Schieneninfrastrukturangebot von einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen in Anspruch genommen wird um Personenverkehre bzw. Güterverkehre zu führen, hängt maßgeblich von den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ab. In diesem Zusammenhang darf ich darauf hinweisen, dass der Bund für den öffentlichen Personennah- und -Regionalverkehr erhebliche Mittel im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Leistungen bereitstellt und damit das gesetzlich festgeschriebene Grundangebot sicherstellt. Es ist Aufgabe der Länder, zusätzliche Verkehrsangebote bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu bestellen und diese auch finanziell abzugelten.

Zu Frage 6:

- *Schlechte Infrastruktur spielt eine gewisse Rolle bei Landflucht. Wie hoch ist das Bekenntnis zur umfassend funktionierenden Infrastruktur im ländlichen Raum von Seiten der*



Infrastrukturpolitik auf Bundesebene und wie lauten die diesbezüglichen Konzepte für die nächsten zehn bis fünfzehn Jahre speziell für Kärnten?

Ich bekenne mich dazu, auch im ländlichen Raum ein attraktives und leistbares Verkehrsangebot gewährleisten zu wollen. Der Bund leistet – wie bereits zu den Anfragepunkten 4 und 5 ausgeführt – hierzu seinen Beitrag durch die Gewährleistung eines Grundangebotes. Darüber hinaus wird es vor allem Aufgabe der Länder, der Regionen und der Gemeinden sein, entsprechende Konzepte zu erarbeiten und diese auch umzusetzen.

Doris Bures