



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

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

GZ. BMVIT-10.000/0076-I/PR3/2010
DVR:0000175

XXIV. GP.-NR
6893 /AB

24. Jan. 2011

zu 6992 /J

Wien, am 24. Jänner 2011

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr.ⁱⁿ Moser, Freundinnen und Freunde haben am 24. November 2010 unter der **Nr. 6992/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend ÖBB-Zielnetz und Regionalbahnen, unter anderem in Oberösterreich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 4:

- *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?*
- *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?*
- *Wann und in welcher Form wird die Verkehrsprognose 2025+ in ihrer Gesamtheit öffentlich zugänglich machen?*
- *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?*



Die detaillierten Berichte zur Verkehrsprognose Österreich 2025+ und die Studie des IHS über Auswirkungen der Wirtschaftskrise sind auf der website des bmvit verfügbar.

Eine gedruckte Publikation der Berichte wird im Rahmen der Schriftenreihe "Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen" erfolgen. Für 2011 sind auch Veranstaltungen zur Präsentation der Ergebnisse und Methoden für die Fachöffentlichkeit geplant.

Zu Frage 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?*

Im Zuge der Ausarbeitung der Strategie des bmvit zum Verkehrsinfrastrukturausbau bzw. der Erstellung eines Bahnzielnetzes 2025+ wurden Kenngrößen bezüglich Auslastung im Personen- und Güterverkehr einer Strecke angewandt, die eine Bewertung von Bahnstrecken in volkswirtschaftlicher und ökologischer Hinsicht erlauben.

Im Zielnetz 2025+ sind einerseits Bestands- und Erweiterungsinvestitionen in eine moderne Schieneninfrastruktur vorgesehen. Zur weiteren Steigerung des Schienenverkehrsvolumens sieht das Bundeszielnetz daher auf Relationen mit hohem Marktpotenzial Maßnahmen zur Erhöhung der Streckenkapazität, Verkürzung der Fahrzeit für einen integrierten Taktfahrplan, Ausweitung der Güterverkehrsterminals und Attraktivierung, vor allem auch hinsichtlich Barrierefreiheit, der Bahnhöfe für den Personenverkehr in einem noch nie dagewesenen Ausmaß vor. Konkret sind Verhandlungen mit den jeweiligen Bundesländern im Laufen.



Zu den Fragen 6, 7, 11 und 12:

- *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?*
- *Welche Auswirkungen hat die Zuordnung zur letzteren Kategorie für die betreffenden Strecken*
- *Trifft es zu, dass in den Strecken ohne Kapazitätsauswertung – in Oberösterreich sind das in Frage 8 genannten Strecken – von den ÖBB bzw. vom Bund nicht mehr investiert werden soll?*
- *Wenn nein, welche Investitionen sind in diese fünf Strecken im Rahmen des ÖBB-Infrastrukturrahmenplanes 2011-2016 konkret – bitte um Darstellung je Jahr, Strecke und Projekt – vorgesehen?*

Das Ergebnis einer Kapazitätsberechnung stellt eine einheitliche Vergleichsbasis für die Auslastung der Eisenbahninfrastruktur dar und ist somit ein zentraler Indikator für die Notwendigkeit von Maßnahmen zur Erweiterung der Kapazität.

Im Rahmen der Erstellung des „Bundeszielnetzes“ wurde für alle jene Strecken eine Kapazitätsanalyse durchgeführt, auf denen Engpässe und Potentiale gegeben sind. So konnten jene Netzteile ermittelt werden, für welche Maßnahmen zur Erweiterung der Kapazität erforderlich sind.

Zu den Fragen 8, 9 und 10:

- *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?*
- *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?*
- *Wenn nein, warum wurde für bestimmte Strecken, die erhalten bleiben sollen, keine Kapazitätsauswertung vorgenommen, für andere Strecken aber schon?*



Die gemeinsame Aufgabe von Bund und Ländern ist es kluge Nahverkehrslösungen zu finden. Aus diesem Grund wurden bereits Verhandlungen zwischen dem bmvit, der ÖBB-Infrastruktur AG und Vertreter/innen des Landes Oberösterreich begonnen.

Doris Bures