
11622/J XXIV. GP

Eingelangt am 15.05.2012

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

Anfrage

**der Abgeordneten Franz Glaser
Kolleginnen und Kollegen**

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Eisenbahn-Investitionen im Burgenland

Am 19. April 2012 hat der Nationalrat ein Bundesgesetz beschlossen, mit dem die finanzielle Bedeckung von Bahnverkehrsinvestitionen für die Jahre 2012 bis 2017 gesichert wird. Dafür stehen 32,9 Milliarden Euro bereit. In der Plenardebatte hat die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie ein Bekenntnis zum Ausbau der Schieneninfrastruktur abgegeben, weil sie "die Eisenbahn und diese Form der Mobilität aus wirtschaftlichen und Beschäftigungsgründen für notwendig" erachte.

Die Eisenbahn deckt nicht nur das Bedürfnis der Menschen nach Mobilität, sondern ist auch ein Wirtschafts-, Standort- und Beschäftigungsfaktor. Regionen, die über ausgebaute Bahnnetze verfügen, wachsen wirtschaftlich schneller. Umgekehrt ist in Regionen, in denen Bahnverbindungen geschlossen werden, ein Rückgang von wirtschaftlicher Dynamik und Bevölkerung zu verzeichnen.

Angesichts steigender Benzinpreise ist ein vernünftiges Bahnangebot auch aus finanziellen Gründen für die Bürger unverzichtbar. Gerade Pendler brauchen mehr denn je erschwingliche Alternativen zur Benützung des eigenen Pkw. In gleicher Weise gilt das für die Wirtschaft, die Lkw-Fahrten aus betriebswirtschaftlichen Gründen auf der Schiene verlegen möchte.

Schließlich ist der Verkehr jener Sektor in Österreich, in dem die wenigsten CO₂-Emissionssenkungen im Sinne des Kyoto-Klimaabkommens gelungen sind.

Als emissionsarmes Verkehrsmittel leistet die Bahn auch einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Dazu die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie in dieser Plenardebatte: "Wir brauchen nicht von einem Elektroauto zu reden, wenn wir eine Elektroflotte haben, wie es die Österreichischen Bundesbahnen sind." Auch aus umweltpolitischer Sicht ist es aber kontraproduktiv, Teile dieser vorhandenen bzw. potenziellen "Elektroflotte" stillzulegen, wie es beispielsweise mit der Schließung der Bahnstrecke Oberwart - Friedberg durch ÖBB und Land Burgenland im Jahr 2011 passiert ist.

Investitionen in das Schienennetz sind also in vielerlei Hinsicht wünschenswert. Die unterzeichnenden Abgeordneten richten daher an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

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

Anfrage:

1. Wieviel Geld haben Bund, Land und Bahnbetreiber jeweils zwischen 2001 und 2011 in die Infrastruktur folgender burgenländischer Bahnstrecken investiert (jeweilige Aufschlüsselung nach Strecken und Vertragspartner erbeten)?
 - a. in die Neusiedler Seebahn zwischen Neusiedl/See und Staatsgrenze
 - b. in die Pannoniabahn zwischen Wulkaprodersdorf und Parndorf
 - c. in die Ostbahn zwischen Bruck/Leitha und Staatsgrenze
 - d. in den auf burgenländischem Gebiet liegendem Teil der Strecke Ebenfurth - Ödenburg
 - e. in den auf burgenländischem Gebiet liegendem Teil der Mattersburger Bahn zwischen Wiener Neustadt und Ödenburg
 - f. in die Burgenland-Bahn zwischen Ödenburg und Lackenbach
 - g. in die Pinkatalbahn zwischen Oberwart und Friedberg
 - h. in die Bahnstrecke zwischen Oberwart und Rechnitz
 - i. in den auf burgenländischem Gebiet liegendem Teil der Steirischen Ostbahn zwischen Graz und der Staatsgrenze
2. Auf welcher vertraglichen Ebene sind die diesbezüglichen jeweiligen finanziellen Verpflichtungen von Bund und Land für die acht genannten Bahnstrecken im Einzelnen festgelegt, und wurden die gegenseitigen vertraglichen Verpflichtungen auch eingehalten?
3. Gibt es vertragliche Vereinbarungen bzw. Planungen zwischen Bund, Land Burgenland und Bahnbetreibern, wieviel Geld zwischen 2012 und 2017 in die Infrastruktur folgender Bahnstrecken investiert wird? Wenn ja: Wie hoch sind diese Investitionsmittel (jeweilige Aufschlüsselung nach Strecken und Vertragspartner)?
 - a. in die Neusiedler Seebahn zwischen Neusiedl/See und Staatsgrenze
 - b. in die Pannoniabahn zwischen Wulkaprodersdorf und Parndorf
 - c. in die Ostbahn zwischen Bruck/Leitha und Staatsgrenze
 - d. in den auf burgenländischem Gebiet liegendem Teil der Strecke Ebenfurth - Ödenburg
 - e. in den auf burgenländischem Gebiet liegendem Teil der Mattersburger Bahn zwischen Wiener Neustadt und Ödenburg
 - f. in die Burgenland-Bahn zwischen Ödenburg und Lackenbach
 - g. in die Pinkatalbahn zwischen Oberwart und Friedberg
 - h. in die Verlängerung der Bahnstrecke zwischen Oberwart und Rechnitz
 - i. in den auf burgenländischem Gebiet liegendem Teil der Steirischen Ostbahn zwischen Graz und der Staatsgrenze
4. Warum enthält der Bahn-Rahmenplan 2012 - 2017 außer dem Bau der Schleife Müllendorf keine weiteren Bahnprojekte für das Burgenland?
5. Welche weiteren Maßnahmen zur Attraktivierung der genannten Strecken (Zubringer, Park-and-Ride-Anlagen, Taktverdichtungen ...) sind Bestandteil von Verträgen oder Ausbauplänen mit dem Land Burgenland bzw. den Bahnbetreibern?
6. Wieviel Geld steht dafür bis 2017 für die genannten Strecken im Einzelnen zur Verfügung?
7. Wie hoch ist der Eigentümeranteil der Republik Österreich an der Neusiedler Seebahn GmbH, wie hoch sind im Einzelnen die Anteile der anderen Eigentümer?
8. Wieviel Geld hat der Bund als Miteigentümer seit dem Jahr 1997 insgesamt für die finanzielle Ausgestaltung, die Infrastruktur und den Betrieb der Neusiedler Seebahn zur Verfügung gestellt?
9. Gibt es Berechnungen, wie hoch die CO₂-Emissionssenkungen sind, die durch die Investitionen gemäß Bahn-Rahmenplan 2012 - 2017 zu erzielen sind?
10. Wenn ja. Wie hoch sind sie?
11. Wenn ja: Wie hoch sind die CO₂-Emissionssenkungen, die durch die geplanten Investitionen ins burgenländische Bahnnetz erzielt werden?

12. Welche Vertragspartner finanzieren in jeweils welcher Höhe die kürzlich in Kraft getretene Ausweitung des steirischen Verkehrsverbundes in den Bezirk Jennersdorf?
13. Auf der Bahnstrecke zwischen Deutschkreutz und Lackenbach bzw. Oberloisdorf soll laut ÖBB der Güterverkehr vollständig eingestellt werden. Welchen Zeitplan gibt es für dieses Vorhaben?
14. Die Bahnstrecke zwischen Deutschkreutz und Lackenbach ist zum Verkauf ausgeschrieben. Gab bzw. gibt es bereits Interessenten für die Übernahme dieser Trasse? Wenn ja, welche?
15. Nach der Einstellung des Personenverkehrs soll laut ÖBB auf der Bahnstrecke zwischen Oberwart und Friedberg auch der Güterverkehr zwischen Friedberg und Rechnitz eingestellt werden, wenn eine gewisse Frachtmenge nicht erreicht wird. Bis wann ist mit der Einstellung des Güterverkehrs zu rechnen, sofern die vorgegebenen Tonnageerhöhungen nicht Zustandekommen?
16. Ist daran gedacht, die Bahntrasse zwischen Oberwart und Friedberg ebenfalls zum Verkauf auszuschreiben?