

XXIV. GP.-NR
8055 /J

24. März 2011

ANFRAGE

der Abgeordneten Lausch, Dipl.-Ing. Deimek
und weiterer Abgeordneter

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Ausbaupläne bei der Bahn – Waldviertel und Franz-Josef-Bahn

Laut Presseaussendung von Verkehrsministerin Bures von Anfang Jänner dieses Jahres werden von 2011 bis 2016 11,5 Milliarden Euro in die Schieneninfrastruktur investiert werden. *Das ist ein Rekordniveau, das noch nie zuvor in der zweiten Republik erreicht wurde. "Die Schiene ist das umweltfreundlichste und sicherste Verkehrsmittel", so die Ministerin, "mit dem Ausbau sorgen wir dafür, dass sie schneller und leistungsfähiger wird." Daneben ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur für den Wirtschaftsstandort unverzichtbar. Und schließlich sind die Infrastrukturinvestitionen ein entscheidender Faktor für den Wirtschaftsaufschwung. Insgesamt sichern die derzeitigen Rekordinvestitionen in Schiene und hochrangiges Straßennetz mehr als 50.000 Arbeitsplätze.*

Anfang Feber 2011 wurde der Rahmenplan der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) 2011-2016 mit den Schwerpunkten auf den Ausbau der großen Korridore Westbahn, Südbahn und Brennerstrecke, der Modernisierung des Nahverkehrsnetzes rund um die Ballungsräume und die Erneuerung der Bahnhöfe und Haltestellen beschlossen; außerdem werden im Bestandsnetz bis 2014 alle Langsamfahrstellen beseitigt.

Gleichzeitig gibt es Bahnstrecken, die verkauft werden, Strecken, wo Investitionen tunlichst vermieden werden bzw. die gleich ganz still gelegt werden oder wichtige Zugs(direkt)verbindungen, die aufgelassen werden. Viele offene Fragen ergeben sich beispielsweise bezüglich der Zukunft der Franz Josef Bahn.

In diesem Zusammenhang richten die unterfertigten Abgeordneten an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage

1. Gibt es auf der Franz-Josef-Bahn (Franz-Josefs-Bahnhof bis nach 3950 Gmünd) Langsamfahrstellen?
2. Wenn ja, wie viele?
3. Gibt es eine Planung, wann und nach Setzen welcher Maßnahmen diese beseitigt werden?
4. Wenn ja, wann werden welche Langsamfahrstellen beseitigt?
5. Welche Vereinbarungen wurden mit dem Land NÖ in Bezug auf Attraktivierung und Sicherung der Bahnverbindungen und der Infrastruktur der FJB getroffen?
6. Gibt es Pläne, Abmachungen oder Gespräche mit dem Land NÖ, die Bahnverbindungen zu attraktivieren bzw. die Infrastruktur der FJB auszubauen?
7. Wenn ja, welche?
8. Wie viele Fahrgäste hat die FJB auf ihrer gesamten Länge (bis Gmünd) (im Durchschnitt) täglich?

9. Wie viel Tonnen an Gütern werden (durchschnittlich) pro Tag auf der FJB transportiert?
10. Sind Begegnungsgleise o.ä. geplant, um die Kapazität der FJB mit relativ geringen Investitionen zu erhöhen?
11. Welche Maßnahmen werden gesetzt, um die Fahrgastzahlen stabil zu halten bzw. zu erhöhen?
12. Welche Kriterien definieren lt. Zielnetz 2025+ eine "nicht systemadäquate Nachfrage"?
13. Wer hat die Kriterien definiert, welche eine "nicht systemadäquate Nachfrage" festlegen?
14. Auf welchen wissenschaftlichen und politischen Grundlagen bzw. Entscheidungen basieren die Kriterien, welche die "nicht systemadäquate Nachfrage" definieren?
15. Welche Bahnstrecken in Österreich fallen per 31.12.2010 oder einem anderen zeitnahen Datum, unter diese lt. Zielnetz 2025+ definierten "nicht systemadäquaten Nachfrage"?
16. Fällt die FJB auch unter diese Definition und wenn nein, warum nicht?
17. Welche Maßnahmen werden gesetzt oder können gesetzt werden, um Strecken welche lt. Zielnetz 2025+ keine systemadäquate Nachfrage bereits jetzt oder laut VPÖ in der Zukunft haben werden, zu attraktivieren, sodass sie wieder eine systemadäquate Nachfrage im PV bzw. GV erreichen?
18. Gibt es Maßnahmen, die gesetzt werden können, um Strecken, welche lt. Zielnetz 2025+ keine systemadäquate Nachfrage bereits jetzt oder laut VPÖ in Zukunft haben werden, zu attraktivieren, sodass sie wieder eine systemadäquate Nachfrage im PV bzw. GV erreichen?
19. Welche Zahlen und Prognosen weißt die VPÖ aus?
20. Ist die Strecke der FJB bis nach Prag auch auf tschechischer Seite gänzlich elektrifiziert und könnte somit ein durchgehender, elektrifizierter PV bzw. GV auf dieser Strecke bis nach Prag erfolgen?
21. Wenn ja, welche Maßnahmen werden gesetzt, um dieses Potential zu nutzen und weiter auszubauen?
22. Wenn nein, welche baulichen oder politischen Maßnahmen wären notwendig, um diese durchgehende Elektrifizierung zu gewährleisten?
23. Gibt es eine über die österreichischen Staatsgrenzen hinausreichende, mit unseren tschechischen Nachbarn abgestimmte, Planung für den Ausbau und Nutzung der FJB, welche die Städte Wien - Prag auf kürzestem Weg verbindet?
24. Welche Gründe gab es, für die Verlegung des Endbahnhofs von Gmünd nach Cesky Velenice (Gmünd III)?
25. Welche Vorteile für den PV und GV hat die Verlegung des Endbahnhofs von Gmünd nach Cesky Velenice (Gmünd III)?
26. Welche Nachteile für den PV und GV hat die Verlegung des Endbahnhofs von Gmünd nach Cesky Velenice (Gmünd III)?
27. Wie viele Bahnkilometer wurden 2007, 2008, 2009, 2010, 2011 und werden für 2012, 2013 und 2014 vom Land NÖ bei der ÖBB PV AG und der Railcargo für die FJB bestellt bzw. finanziert?
28. In welcher Höhe wurden vom BMVIT in den Jahren 2008, 2009, 2010 und 2011 gemeinwirtschaftliche Leistungen bei der ÖBB PV AG und Railcargo AG für die FJB bestellt?
29. Welche Leistungen werden im „mehrwährigen Bestellrahmen“ des BMVIT gegenüber der ÖBB und Privatbahnen für die FJB bestellt?

30. Stimmt es, dass in Zukunft ein Schienenersatzverkehr ab Absdorf-Hippersdorf auf der FJB geführt wird bzw. geplant ist.

31. Wenn ja, unter welchen Umständen könnte diese Umstellung vermieden werden

32. Wenn nein, wie kann der weitere Bestand der FJB ab Absdorf-Hippersdorf bis Gmünd gesichert werden?

[Handwritten signatures and notes]

Leit

im

Oernd

[Signature]

[Signature]

[Signature]

[Signature]