

ANFRAGE

des Abgeordneten Dipl.-Ing. Gerhard Deimek
und weiterer Abgeordneter
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Investitionen in die Erhaltung und Sanierung von Regionalbahnen in
Niederösterreich

In der jüngeren Vergangenheit enthüllte die „Kronen Zeitung“ gravierende Missstände rund um die Erhaltungspflichten des Schienennetzes seitens der ÖBB. In § 12 des Verkehrsdienstvertrages zwischen Oberösterreich und den Österreichischen Bundesbahnen heißt es: *„Zur Gewährleistung der Qualität wird von den ÖBB ein Qualitätsmanagement mit jährlicher Berichterstattung an das Land Oberösterreich eingerichtet“*. Die Intention eines vertraulichen ÖBB-Papiers, das in Vorstandskreisen kursierte, ehe es an die Öffentlichkeit gelangte, läuft den Verpflichtungen der ÖBB – zumindest im Streckenabschnitt der Mühlkreisbahn zwischen Urfahr und Rottenegg - zuwider. *„Im Hinblick auf die Übergabe der Strecke an das Land OÖ wurden in den letzten Jahren immer nur die nur die notwendigsten Instandsetzungsmaßnahmen (Hinauszögerung der Erneuerung bis zum letztmöglichen Zeitpunkt) gesetzt, damit die bedarfsgerechte Verfügbarkeit zur Verfügung gestellt werden konnte ... Die Schwellen sind zum Teil bereits gebogen, die Gelenke und Weichenteile sind massiv ausgeschlagen. Aufgrund des Alters sind für diese Weichen keine Ersatzteile mehr erhältlich.“*, zitierte und schrieb Werner Pöchinger in der „Kronen Zeitung“.

Auf diesen Missstand wurde bereits in der schriftlichen parlamentarischen Anfrage 2582/J, XXV GP, hingewiesen. Fraglich erscheint, ob derartige Missstände auch in anderen Bundesländern vorherrschen und ob diese Vorgänge in Oberösterreich abgestellt wurden.

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

ANFRAGE

1. Wie hat sich der Zustand der jeweiligen Regionalbahnen in Niederösterreich in den vergangenen zehn Jahren nach objektivierbaren Parametern entwickelt?
2. Welche Summen wurden – nach Bahnen aufgeschlüsselt - jeweils in den letzten zehn Jahren in die Erhaltung und Sanierung von Regionalbahnen in Niederösterreich investiert?
3. In welchen Abständen werden das Schienennetz und die Setzung von Regionalbahnen hinsichtlich der Gewährleistung sicheren Betriebes überprüft?
4. Hat sich dieser Modus in der Vergangenheit als ausreichend erwiesen?
5. Gibt es im Verkehrsdienstvertrag zwischen Niederösterreich und den Österreichischen Bundesbahnen eine Bestimmung entsprechend dem § 12 des Verkehrsdienstvertrages zwischen Oberösterreich und den ÖBB und wenn ja, wie lauten die Berichte der vergangenen zehn Jahre im Wortlaut?