

XXIV. GP.-NR

872 /J

12. Feb. 2009

ANFRAGE

des Abgeordneten Vilimsky
und weiterer Abgeordneter

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Züge ohne Treibstoff

Laut einem Bericht der Kronenzeitung von 23. Jänner 2009 blieben im Jänner 2009 im Burgenland offensichtlich mehrfach Züge, beispielsweise ein Zug zwischen Eisenstadt und Wulkaprodersdorf, auf offener Strecke stehen, da ihnen der Treibstoff ausgegangen war. Als Grund dafür wurde angegeben, dass der Weg zur Tankstelle für Schienenfahrzeuge aufgrund einer Baustelle bei Neusiedl am See versperrt war und zudem die Züge angeblich übermäßig geheizt wurden, was zu einem hohen Treibstoffverbrauch geführt hat.

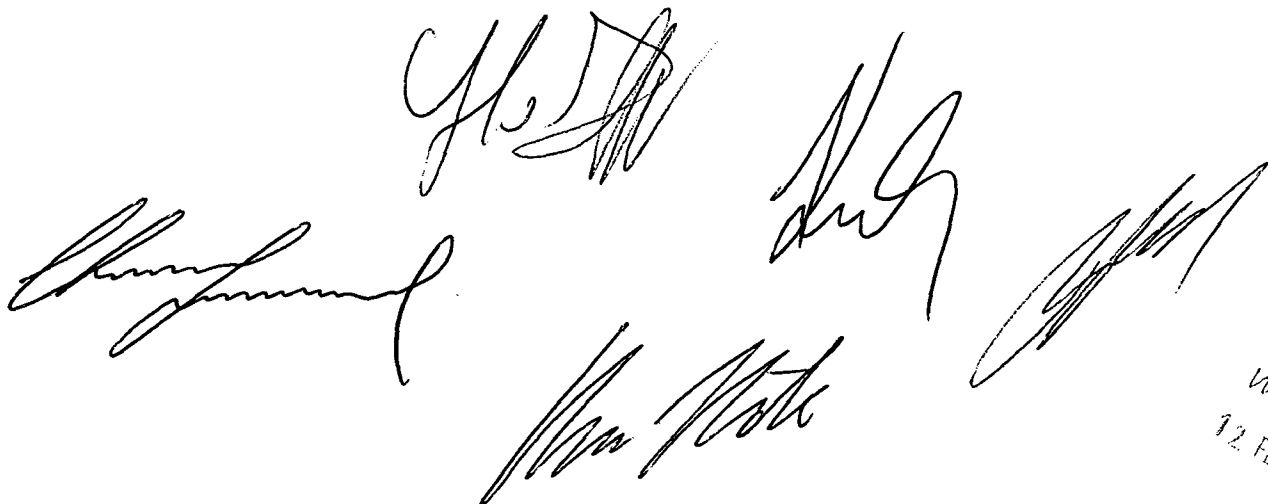
Dazu stellen die unterfertigten Abgeordneten an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage

1. Wie viele Züge sind bislang im Jahr 2009 wo aufgrund von Treibstoffmangel während der Fahrt stehengeblieben?
2. Wie viele Züge sind von 2004 bis 2008 wo aufgrund von Treibstoffmangel während der Fahrt stehengeblieben?
3. Wie viele Züge sind von 2004 bis 2008 wo aufgrund eines technischen Defektes während der Fahrt stehen geblieben?
4. Seit wann gibt es die Baustelle bei Neusiedl am See, die als Ursache dafür genannt wird, dass den Zügen die Zufahrt zur Tankstelle versperrt ist, und wann wird diese Baustelle beendet bzw. so umgebaut, dass die Zufahrt zur Tankstelle wieder für alle Fahrzeuge möglich ist?
5. Wann und mit welchen Maßnahmen hat man auf die Vorkommnisse von Jänner reagiert und stellt nunmehr sicher, dass die Zugsgarnituren allenfalls bei anderen Tankstellen ausreichend Treibstoff tanken?
6. Wie lange dauert es im Schnitt zwischen dem Stehenbleiben einer Zugsgarnitur aufgrund von Treibstoffmangel und der Weiterfahrt für die Fahrgäste?
7. Wie lange haben im Schnitt jene Passagiere gewartet, deren Züge im Burgenland aufgrund von Dieselmangel stillgestanden sind und die laut einem ÖBB-Sprecher „nie lange warten mussten, da es immer rasch weiter ging“?

VR

8. Mit welchen Verkehrsmitteln wurden die Fahrgäste jeweils an ihr Fahrziel gebracht nachdem ihre Zugsgarnitur stehen geblieben ist, d.h. konnte die jeweilige Zugsgarnitur nach einer Behebung des Schadens bzw. nach dem Auftanken ihre Fahrt fortsetzen oder wurden ersatzweise Busse o.ä. bereitgestellt?
9. Inwieweit kam es in den letzten 5 Jahren, speziell aber im Jänner 2009 durch das Stehenbleiben von Zugsgarnituren zu einer Beeinträchtigung des übrigen Zugverkehrs durch blockierte Gleise, d.h. inwieweit mussten auch andere Personen- oder Güterzüge Wartezeiten in Kauf nehmen?
10. Welcher finanzielle Schaden ist der ÖBB bzw. den Fahrgästen jeweils in den letzten 5 Jahren durch das Stehenbleiben von Zugsgarnituren auf offener Strecke entstanden?
11. Wie viele Fahrgastbeschwerden gab es in den letzten 5 Jahren wegen verspäteter Ankunftszeiten aufgrund von Zugsgarnituren, die während der Fahrt aufgrund von Treibstoffmangel oder eines technischen Defekts stehen geblieben sind?
12. Inwieweit gab es bislang finanzielle Forderungen von Passagieren wegen Verspätungen aufgrund von Zugsgarnituren, die während der Fahrt aufgrund von Treibstoffmangel oder eines technischen Defekts stehen geblieben sind?



Wien am
12. FEB. 2009