

Anfrage

**der Abgeordneten Mag. Friedrich Ofenauer
Kolleginnen und Kollegen**

**an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie,
Mobilität, Innovation und Technologie**

**betreffend Verschlechterung der Fahrpläne und mangelnde
Verbesserung durch Wiedereinführung gestrichener
Zugsverbindungen.**

Die Fahrpläne der ÖBB werden regelmäßig geändert. Oft führt dies zu Verbesserungen, genauso kann dies aber auch Verschlechterungen des Zugangebotes für einzelne Haltestellen zur Folge haben. Die beabsichtigten Änderungen können im Vorfeld durch die Betroffenen nur schwer in Erfahrung gebracht und beurteilt werden. Erst wenn die geänderten Fahrpläne in Kraft getreten sind, werden die Auswirkungen für die Pendlerinnen und Pendler sichtbar. Diese Änderungen nachträglich rückgängig zu machen, beziehungsweise diese im Sinne der Fahrgäste anzupassen, stellt für die betroffenen Standortgemeinden ein großes Problem dar.

Im Dezember 2019 erfolgte eine Notvergabe der ÖBB Bahnleistungen durch die Schieneninfrastrukturdienstleistungsgesellschaft (SCHIG) des Bundes im Auftrag des zuständigen Bundesministeriums (ehemals bmvit) für den Schienengebundenen Nah- und Regionalverkehr in den Ländern Wien, Niederösterreich und Burgenland.

Im Zuge der Neuvergabe wurde auf Ebene der Gebietskörperschaften entschieden, dass die SCHIG als alleiniger Besteller gegenüber der ÖBB auftritt. Das vormalige duale Bestellsystem (Bund bestellt Grundangebot, Länder über Verkehrsverbünde das Zusatzangebot) wurde mit den Argumenten der Ineffizienz und Komplexität seitens des bmvit auf dessen Wunsch hin hierdurch abgeschafft.

Im Dezember des Jahres 2019 entschied sich das bmvit nicht wie geplant eine Neuvergabe auf 10 Jahre durch zu führen, sondern vorerst für eine Notvergabe für das Jahr 2020. Von Dezember 2020 bis Dezember 2029 soll nochmalig eine Direktvergabe durch die SCHIG erfolgen.

Im Zuge dieser Notvergabe im Dezember 2019 wurden in der gesamten Ostregion viele Leistungsausweitungen im Nah- und Regionalverkehr umgesetzt, doch leider entfielen Zugleistungen auf der Weststrecke zwischen St. Pölten und Melk, welche große negative Betroffenheit besonders für die Fahrgäste in der Station Markersdorf/Pielach hervorgerufen hat, da diese seit dem Fahrplanwechsel am 16. Dezember

2019 auf drei besonders wichtige vormittags Züge Richtung Melk verzichten müssen (ab 0521, ab 0652 und ab 0846).

Besonders bitter ist das Streichen des Zuges ab Markersdorf/Pielach Richtung Melk um 0652, da mit diesem Zug jeden Tag vorwiegend Schülerinnen und Schüler nach Melk in die Schule gebracht werden.

Dies ist auch unverständlich, weil bisher schon der Zug überfüllt war und eigentlich eine zusätzliche Garnitur erforderlich gewesen wäre. Stattdessen entfiel der Zug, eine Nutzung des Busses zum Bahnhof Prinzersdorf ist angesichts der hohen Passagierzahlen keine ausreichende Alternative; ganz abgesehen davon, dass dies wieder eine Schwächung der bestehenden Bahnhaltestelle Markersdorf/Pielach darstellt.

Die Bevölkerung forderte daher die Aufrechterhaltung und Verbesserung der bestehenden Zugverbindungen ab Haltestelle Markersdorf/Pielach, insbesondere die Beibehaltung der Zugabfahrten ab Haltestelle Markersdorf/Pielach Richtung Melk um 05.21 Uhr, 06.52 Uhr und 08.46 Uhr spätestens ab September 2020.

Dies ist bis dato nicht geschehen obwohl zumindest die gewünschte Schüler- Zugverbindung morgens von St. Pölten nach Pöchlarn ab September grundsätzlich möglich wäre, da sowohl Fahrzeug als auch die nötige Trasse seitens ÖBB grundsätzlich in der für die Schülerinnen und Schüler nötigen Zeitlage verfügbar wären.

Daher stellen die unterfertigten Abgeordneten nachstehende

Anfrage:

1. Sind Ihnen die Proteste gegen die Streichung von Zügen in Zusammenhang mit den oben erläuterten Fahrplanänderungen bekannt?
2. Warum entfielen die oben genannten Züge?
3. Warum erfolgt keine Direktvergabe der oben genannten Züge, insbesondere jene um 0652 ab Markersdorf/Pielach Richtung Melk schon ab September?
4. Wie stehen Sie zur Aufrechterhaltung der bestehenden Haltestellen im Zuge der Westbahnstrecke?
5. Wie stehen Sie zur Ausdünnung des Angebotes an den bestehenden Regionalbahn Haltestellen der Westbahnstrecke?

6. Wer ermittelt den Bedarf an Zugverbindungen?
7. Wie wird dieser Bedarf ermittelt?
8. Wer beauftragt die Bestellung der erforderlichen Züge durch die SCHIG aufgrund des ermittelten Bedarfes?
9. Wer legt die Abfahrtszeiten der Züge fest?
10. Wird bei der Festlegung der Abfahrtszeiten auf regionale Bedürfnisse wie z.B. Beginnzeiten von Schulen, Öffnungszeiten von Geschäften und Ordinationen Rücksicht genommen?
11. Gibt es weitere Fälle, wo ein Bedarf an einem Zug festgestellt und eingemeldet wurde, aber trotzdem keine Bestellung erfolgt?
 - a. Wenn ja, warum nicht?
 - b. Wie oft kommt das vor?



