
2843/J-BR/2011

Eingelangt am 05.10.2011

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

ANFRAGE

des Bundesrates Gerd Krusche
und weiterer Bundesräte
an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend **Streichung von Zugverbindungen zwischen Graz und Salzburg bzw. Innsbruck unter besonderer Berücksichtigung von Leoben.**

Die Reduktion der Bahnverbindungen zwischen Graz und Salzburg mit nur noch drei durchgehenden Zugsparen und zwischen Graz und Innsbruck mit kommendem Winterfahrplan hat insbesondere auch für Leoben, der zweitgrößte Stadt der Steiermark negative Auswirkungen. In Anbetracht der Tatsache, dass Leoben im Kampf gegen die Abwanderung Erfolge erzielt hat und Standort international erfolgreicher Unternehmen ist - beispielsweise seien die Schienenproduktion der VOEST, Sandvik und AT&S erwähnt - aber auch Sitz der Montanuniversität mit Weltgeltung ist, ist ein solcher infrastruktureller Rückschlag für die weitere Regionalentwicklung kontraproduktiv.

Als Begründung für diese Verschlechterungen führt ÖBB Generaldirektor Kern die mangelnde Frequenz an und gibt eine Zahl von insgesamt 132 Personen (Zug und Auto) pro Tag an, die zwischen Graz und Salzburg verkehren. Noch im Jänner des heurigen Jahres haben Sie betont, dass es zu keinen Streichungen des inneralpinen Verkehrs kommen wird und die Strecken der Nord-Südachsen nicht zur Disposition stehen sowie keine Rücknahme der Förderungen vorgenommen werden wird.

Die Vertreter der ÖBB behaupten weiter, dass der Fernverkehr eigenwirtschaftlich betrieben werden müsse, das sei in den genannten Relationen nicht gesichert. Dazu sei festgestellt:

(a) Die Finanzierung des schienengebundenen Nahverkehrs Sache des Landes ist; daher werden Nahverkehrszüge nicht eigenwirtschaftlich betrieben. („Besteller-Prinzip“); in der Steiermark aktuell bei S-Bahnen sowie den Regionalzügen, allfällig den Regional-Expresszügen/„REX“. Dies wird in jeweils befristeten „Verkehrsdienstverträgen“ geregelt.

(b) Doch auch der schienengebundene Fernverkehr ist nicht wirklich eigenwirtschaftlich; es gibt Verträge über „Gemein Wirtschaftliche Leistungen“ („GWL“-Verträge) zwischen und dem Bund und den Verkehrsanbietern, die das Eigenwirtschaftlichkeitsprinzip unterlaufen: Nur drei Fernverkehrsstrecken in Österreich werden „eigenwirtschaftlich“ betrieben:

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

- (a) die Westbahn im Abschnitt Wien – Salzburg,
- (b) die Nordbahn Wien - Lundenburg
- (c) der „Brenner-Inntal-Fernverkehr; also im Abschnitt Brenner – Kufstein.

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

ANFRAGE:

1. Mit welchen wissenschaftlichen Methoden erfolgte die Erhebung der Fahrgäste zwischen Graz und Innsbruck und in welchem Zeitraum wurde diese durchgeführt?
2. Welche Berechnungsmethoden und Grundlagen (Einnahmen und Kosten) werden zur Ermittlung der Wirtschaftlichkeit der Zugverbindungen zwischen Graz und Salzburg sowie zwischen Graz und Innsbruck herangezogen?
3. Von wem bzw. von welcher Organisation wurden die Kostenrechnungen erstellt?
4. Welcher Kostenvorteil ergibt sich für die ÖBB auf Grund der geplanten Streichungen?
5. Gibt es Fahrgastanalysen hinsichtlich der Frequenz zwischen den einzelnen Haltestellen und insbesondere von und nach Leoben bei den gegenständlichen Zugverbindungen? Wenn ja, mit welchen Ergebnissen und mit welchen wissenschaftlichen Methoden erfolgte die Erhebung der Fahrgäste zwischen den einzelnen Haltestellen und in welchem Zeitraum wurde diese durchgeführt?
6. Welche ist die Stellungnahme Ihres Ministerium zum im Dezember 2010 vorgelegten „Interregio Konzept“ von Fahrgast?
7. Ist es richtig, dass bereits eine Konzession für einen Busverkehr zwischen Graz und Salzburg vergeben wurde? Wenn ja, wann, an wen und für welchen Zeitraum ist dies erfolgt und wird Leoben als Haltestelle eingebunden?
8. Wie ist ihre artikulierte Verpflichtung, wonach sie „die Nord-Süd-Verbindungen“ (also die Pyhrn-Achse) bzw. „die inneralpinen Verbindungen“ und die „Verbindungen der Landeshauptstädte im Taktverkehr massiv stärken“ wollen und ihr wiederholtes Bekenntnis gegen die drohende Marginalisierung des Südens, insbesondere des Großraumes Graz, in Anbetracht der bevorstehenden Streichungen von Direktverbindungen zu interpretieren?
9. Welche Änderungen werden sich für die Obersteiermark und Leoben nach Fertigstellung der Koralmbahn, insbesondere hinsichtlich möglicher Zugführungen von Graz nach Salzburg/Innsbruck ergeben?

10. Ist es richtig, dass der EN 465 nach Graz bereits mehrmals eine mehrstündige Verspätung wegen verspäteter Abfahrt in Buchs hatte, weil kein Lokführer verfügbar war?