

1067/AB XXI.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 992/J - NR/2000, betreffend geplante Fahrplanänderungen auf der Aspangbahn, die die Abgeordneten Petrovic, Freundinnen und Freunde am 5. Juli 2000 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Das Unternehmen ÖBB wurde mit dem Bundesbahngesetz (BBG 92) ab 1.1.1993 hinsichtlich seines Absatzbereiches, also des Personen - und Güterverkehrs, in die wirtschaftliche Unabhängigkeit entlassen. Aufgrund der zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des § 1 BBG 92 obliegt daher die Tarifgestaltung im Personen - und Güterverkehr sowie die Führung oder Nicht - Führung von Zügen der ausschließlichen Entscheidung des Managements der ÖBB (kaufmännischer Bereich). Einfluss - nahmen durch den Verkehrsminister sind daher nicht möglich. Das Weisungsrecht des Bundesministers ist gemäß § 12 BBG 92 auf allgemeine verkehrspolitische Grundsatzweisungen und auf Anweisungen im Katastrophenfall eingeschränkt.

Ebenso unterliegt die Wahl von Geschäftsfeldern oder Marktstrategien der freien Entscheidung des Managements der ÖBB (Vorstand) und wird nur durch die Grenzen der Geschäftsordnung des Vorstandes eingeschränkt, die bestimmte Tätigkeiten und Maßnahmen von der Zustimmung des Aufsichtsrates abhängig machen kann. Ausnahmen sind - wie oben erwähnt - nur in den sehr eingeschränkten Fällen des § 12 BBG (Verkehrspolitische Weisung und Weisung im

Fälle von Naturkatastrophen) möglich. Solche Weisungen sind jedoch auch durch den Weisungsgeber (= Bund) in jedem Einzelfall anzuordnen und auch gesondert an die ÖBB zu bezahlen.

Zu den einzelnen Fragen wurde mir von den ÖBB folgendes mitgeteilt:

**Zu Frage 1:**

Die fahrplanmäßigen Aufenthalte im Bahnhof Scheiblingkirchen - Warth stellen sich wie folgt dar:

	An Werktagen außer Samstag	Samstag wenn Werktag	Sonn - und Feiertag
im Fahrplan 1999/2000 (30.05.1999-27.05.2000)	40	25	23
im Fahrplan 2000/2001 (28.05.2000-09.06-2001)	37	33	22

**Zu den Fragen 2 und 5:**

Mit Beginn des Fahrplanes 2000/2001 (25.05.2000) wurde die Fahrzeit in der Relation Wien Südbahnhof - Villach um 16 Minuten gekürzt. Diese Fahrplanmaßnahme bewirkte im Umsteigeknoten Wiener Neustadt eine Verschiebung des Taktgefüges um 7 Minuten. InterCity - Anschlüsse Richtung Süden bleiben gewahrt. Richtung Wien wurden neue, beschleunigte Eilzüge eingerichtet, die zwischen Wiener Neustadt und Wien nur im Bahnhof Baden halten und somit eine gegenüber IC - Zügen kaum verlängerte Fahrzeit aufweisen.

**Zu Frage 3:**

Durch die Einführung der Betriebsform "Zugleitbetrieb" wurden keine Bahnhöfe aufgelassen, sondern in unbesetzte Verkehrsstellen umgewandelt. Nachteilige Auswirkungen durch die Schließung bzw. Umwandlung eines Bahnhofes werden durch eine Intensivierung der Kundenbetreuung (Einsatz von Streckenbetreuern, Fahrkartenausgabe im Zug etc.) kompensiert.

**Zu Frage 4:**

Die betroffenen ÖBB - Mitarbeiter werden laufend speziellen Schulungsprogrammen unterzogen und sind auf die Gegebenheiten "vor Ort" bestmöglich vorbereitet.