

1648/AB XXI.GP
Eingelangt am: 06.02.2001

Bundesministerium Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1643/J - NR/2000, betreffend Auflassung der Bahnhöfe Gröbming, Rottenmann, Trieben und St. Michael als IC - Bahnhöfe, die die Abgeordneten Mag. Plank, Genossinnen und Genossen am 6. Dezember 2000 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Generell darf zum Gegenstand der parlamentarischen Anfrage folgendes festgestellt werden:

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). Einflußnahmen 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 Falle 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 Frage 1:

Offiziell wurde der Fahrplanentwurf 2001 der ÖBB dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) am 19. Jänner 2001 übermittelt.

Zu Frage 2:

Das Amt der Steiermärkischen Landesregierung plant für alle steirischen Regionen Verkehrskonzepte auszuarbeiten, in denen alle Verkehrsträger und Verkehrsmittel berücksichtigt werden, ein solches Konzept ist derzeit für die Region Deutschlandsberg schon in Bearbeitung. Im Rahmen dieser Konzepte werden auch die Fahrgastpotentiale der Bahn in der Region näher untersucht.

Zu den Fragen 3 bis 7 sowie 10 und 11:

Der Streckenabschnitt St. Michael - Selzthal (Schoberachse) wird zu einer Hochleistungsstrecke (HL - Strecke) ausgebaut, wobei bereits rd. 90 % fertiggestellt sind und der Vollausbau vsl. im Jahr 2004 finalisiert ist. Sämtliche Verkehrsstellen dieser HL - Strecke weisen daher HL - Standard auf, unabhängig von der im Reiseverkehr aktuellen Haltepolitik.

Im Hinblick auf eine vom Reisepublikum gewünschte und für eine Attraktivierung des IC - Verkehrs notwendige Reduktion der Gesamtreisezeiten primär in den Relationen Graz - Linz - Graz sowie Graz - Salzburg bzw. Innsbruck - Graz planen die ÖBB zukünftig weniger Systemhalte (u.a. Entfall der IC - Aufenthalte in den Bahnhöfen Gröbming, Stadt Rottenmann, Trieben und St. Michael mit Beginn des Fahrplans 2001/2002 am 10.06.2001).

Die dem Standard einer HL - Strecke entsprechenden Infrastruktur der Verkehrsstellen (der Umbau der Bahnhöfe Stadt Rottenmann, Trieben und St. Michael ist bereits seit Jahren fertiggestellt) kommt den Kunden der dort Aufenthalt nehmenden Zügen zugute.

Nach Zählungen der ÖBB steigen bei den IC - Halten Gröbming, Rottenmann und Trieben im Durchschnitt durchschnittlich nur wenige Reisende ein - und aus, nur einzelne Verbindungen (in der Früh Richtung Leoben und Graz, nachmittags in der Gegenrichtung) werden stärker nachgefragt. Für diese Verbindungen sollen letzten Informationen des ÖBB - Personenverkehrs Steiermark nach zusätzlich zum Fahrplanentwurf vom 19.1.2001 Lösungen auf der Schiene angeboten werden.

Es wird zu keiner Verkehrsverlagerung auf die Straße kommen, da es von Graz nach Trieben und Rottenmann zu keinen Fahrzeitverlängerungen kommen wird, da den Reisenden Anschluß - Regionalzüge mit kurzen Fahrzeiten angeboten werden.

Zu Frage 8:

Aus den unter Frage 7 genannten Gründen nein.

Zu Frage 9:

Insbesondere sind die folgenden Maßnahmen zu nennen:

Zweigleisiger Ausbau der Schoberpaßstrecke.

Fertigstellung und Inbetriebnahme sind für das Jahr 2004 vorgesehen. Ab diesem Zeitpunkt ist die Schoberachse durchgehend zweigleisig befahrbar.

Umbau des Bahnhofs Selzthal; Fertigstellung vsl. 2002.

Umbau des Bahnhofs Stainach - Irdning; Fertigstellung vsl. 2002.

Verlegung der Bahntrasse zwischen den Bahnhöfen Stainach - Irdning und Wörschach Schwefelbad im Zusammenhang mit dem Umbau der Bundesstraße; Fertigstellung vsl. 2004.

Ersatz zahlreicher schienengleicher Eisenbahnkreuzungen (EK) durch Straßenunter - bzw. - überführungen sowie Automatisierung technisch gesicherter EK bzw.

Ausrüstung nicht technisch gesicherter EK mit einem technischen Kreuzungsschutz; Fertigstellung vsl. 2001/2002.

Für den Straßenverkehr ist nach Vollausbau des Knotens Selzthal (Zubringer und zweite Tunnelröhre) in der Region Schoberpaß - Ennstal die Umfahrung von

Stainach in Bau (Abschluß voraussichtlich Ende 2001). Der Ausbau der Bundesstraße 114 bei Trieben (Entschärfung des Steilanstiegs) soll 2002 begonnen werden. Der Weiterbau der Pyhrnautobahn in Oberösterreich verbessert die Erreichbarkeit der Region im Straßenverkehr.

Zu Frage 12:

Wie in dem Präambel erläutert wurde, sind die rechtlichen Möglichkeiten auf die ÖBB im Absatzbereich, dem der Personenfernverkehr zugeordnet wird, einzuwirken, durch das Bundesbahngesetz 1992 beschränkt. Meiner Meinung nach werden aber für die Bürger/innen gute und innovative Lösungen nicht unbedingt durch rechtliche Zwänge, sondern vielmehr durch persönliches Engagement und sachlich - professionelle Zusammenarbeit aller Beteiligten geschaffen. So setze ich auf den Erfolg des Konzeptes für den öffentlichen Verkehr, das derzeit vom Verkehrsverbund Steiermark, dem Amt der Landesregierung und den ÖBB erarbeitet wird.

Zu Frage 13:

Ich vertraue darauf, daß die Fachleute ein Konzept für den öffentlichen Verkehr erarbeiten, das durch Einbeziehung der Busse und eventuell auch von Rufbussen und Anrufsammeltaxis eine Bedienungsqualität im öffentlichen Verkehr ermöglicht, die weit über jener liegt, die durch Realisierung des derzeit vorliegenden Bahn - Fahrplangentwurfs ohne Begleitmaßnahmen möglich wäre. Selbstverständlich bin ich gern bereit, die betroffene Bevölkerung dazu zu informieren.