

2001/AB XXI.GP

Eingelangt am: 26.04.2001

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2018/J - NR/2001, betreffend Schließung des Bahnhofes St. Michael für den IC - Verkehr, die die Abgeordneten Dobnigg und Genossen am 1. März 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 und 2:

Kennen sie den Plan zur Schließung des Bahnhofes St. Michael als IC - Bahnhof?
Welche Gründe gibt es für diese Maßnahme?

Antwort:

Der Plan Auflösung des IC - Haltes in St. Michael ist bekannt.
Die IC - Verbindungen zwischen Graz und Linz/Salzburg/Innsbruck weisen derzeit keine attraktiven Fahrzeiten auf und sind demnach dem Hauptkonkurrenten PKW weit unterlegen. Grund für die lange Reisezeit ist einerseits der Ausbauzustand der Infrastruktur (eingleisige kurvice Abschnitte mit geringer örtlich zulässiger Höchstgeschwindigkeit), andererseits eine Vielzahl von Halten.

Frage 3:

Ist der Bahnhof nicht ein so wichtiger Umsteigebahnhof, dass seine Schließung als IC - Bahnhof schlichtweg untragbar ist?

Antwort:

Gemäß Frequenzzählung der ÖBB handelt es sich bei St. Michael um einen der gering frequentierten Systemhalte an den Fernverbindungen (Tagesschnitt unter 5 Ein -/ Aussteigern pro Zug).

Fragen 4 und 5:

Wie schauen aus ihrer Sicht die negativen Auswirkungen der Schließung auf die unzähligen Berufspendler, Schüler und sonstigen Bahnkunden aus?
Welche Alternativvarianten gibt es für diese Gruppe?

Antwort:

Folgende Ersatzmaßnahmen im Regionalverkehr werden geplant:
- Anstelle der wegfallenden IC - Halte in St. Michael, Trieben und Stadt Rottenmann werden die Regionalzüge bis/ab Leoben verlängert und dort an die IC's

- nach/von Graz angebunden
- Regionalzug 4484 wird in einen Eilzug umgewandelt (ab Leoben 17:25)
- Neue Leistung von Leoben bis Selzthal (ab Leoben um 13:37)

Fragen 6, 7, 8, 9, 10 und 11:

Ist es zumutbar, dass Schüler und Pendler in Zukunft stundenlange Wartezeiten in Kauf nehmen müssen, wenn sie die Bahn benützen?

Sehen sie positive Auswirkungen auf die Schul - und Lernsituation all jener Schüler die zukünftig stundenlang auf Anschlusszüge werden warten müssen?

Wenn ja, welche?

Welche finanzielle Unterstützung wird es von Seiten ihres Ministeriums geben, wenn nun zahlreiche Pendler auf das Auto als Transportmittel umsteigen müssen und etwa zu einem Autokauf gezwungen sind?

Wie bewerten sie die Maßnahme hinsichtlich einer Verlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Straße?

Halten sie diese mögliche Verlagerung aus ökologischer Sicht für sinnvoll?

Antwort:

Durch die oben angeführten Maßnahmen werden für Schüler und Pendler Alternativen zu den IC - Verbindungen geschaffen, wodurch sich in den überwiegenden Fällen keine zusätzlichen Wartezeiten ergeben und auch ein Umstieg auf ein individuelles Verkehrsmittel nicht auf diese Maßnahme zurückzuführen ist. Auch ökologisch ergibt sich aus diesen Maßnahmen keine Grundlage für eine Mehrbelastung der Umwelt.

Fragen 12, 13, 14 und 15:

Gibt es Gespräche ihrerseits mit den ÖBB über diesen Plan?

Wenn ja, welche Haltung nehmen sie in diesen Gesprächen ein?

Sehen sie die Notwendigkeit auf die ÖBB dahingehend einzuwirken, dass dieser Plan nicht verwirklicht wird?

Wäre eine Schließung des Bahnhofes St. Michael als IC - Bahnhof nicht ein weiterer Schritt hin zu einer infrastrukturellen Austrocknung vor allem der Obersteiermark, die von Seiten dieser Bundesregierung offensichtlich Schritt für Schritt betrieben wird?

Antwort:

Abschließend darf auf den Umstand verwiesen werden, dass das Unternehmen ÖBB mit dem Bundesbahngesetz (BBG 92) ab 1.1.1993 hinsichtlich seines Absatzbereiches, also des Personen - und Güterverkehrs, in die wirtschaftliche Unabhängigkeit entlassen wurde. 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). Dies ergibt sich sinngemäß auch aus dem Eisenbahngesetz, da durch die Änderung von § 22 mit 1.1.1993 die Mitwirkung des Hauptausschusses des Nationalamtes in Tarifangelegenheiten der Eisenbahnen aufgehoben wurde.

Einflussnahmen durch den Verkehrsminister sind daher nicht möglich. Das ehemals weit gefasste Weisungsrecht des Bundesministers ist gemäß § 12 BBG 92 auf allgemeine verkehrspolitische Grundsatzweisungen und auf Anweisungen im Katastrophenfall eingeschränkt worden.

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.