

2945/AB XXI.GP

Eingelangt am: 18.12.2001

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2956/J-NR/2001 betreffend Schließung des Bahnhofes St. Valentin für IC Züge, die die Abgeordneten Haidlmayr, Freundinnen und Freunde am 22.10.2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Vorweg wird von Seiten meines Ressorts grundsätzlich festgestellt, 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 worden ist. 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 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.

Die von mir mit der gegenständlichen parlamentarischen Anfrage befassten Österreichischen Bundesbahnen und Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG beantworteten die gestellten Fragen wie folgt:

Frage 1:

Wie hoch sind die Gesamtkosten des Umbaues des Bahnhof St. Valentin?

Antwort:

Laut Auskunft der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG betragen die derzeit erwarteten Gesamtkosten für den Umbau des Bahnhofes St. Valentin inklusive Eigenkosten, jedoch exklusive Umsatzsteuer 74,54 Mio Euro bzw. 1.026 Mio S. *Gemäß Auskunft der österreichischen Bundesbahnen* betragen die für den Stellwerksumbau anfallenden Errichtungskosten des Hochbaus und die Erstausrüstung der Sicherungsanlagen S 305,7 Mio (S 261 Mio Sachaufwand und S 44,7 Mio Eigenleistungen). Die Gesamtkosten für den Umbau des Bahnhofes St. Valentin betragen somit S 1.331,7 Mio.

Fragen 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10 und 11:

Ist es üblich, dass Bahnhöfe, die mit enormen finanziellen Aufwand in den letzten Jahren umgebaut wurden jetzt für den IC-Verkehr im Fahrplan 2004/2005 geschlossen werden?

Wenn ja: welche Bahnhöfe werden ebenfalls für den IC-Verkehr geschlossen?

(Auflistung nach Name des Bahnhofes und Bundesland)

Wenn nein: Warum wird dann der Bahnhof St. Valentin geschlossen?

Mit welchem Kostenaufwand wurden die zur Schließung für den IC-Verkehr anstehenden Bahnhöfe in den letzten 6 Jahren umgebaut?

(Auflistung nach Name des Bahnhofes und Kostenaufwand)

Welcher Bahnhof, außer St. Valentin wurde nicht nur mit Lifanlagen, sondern zusätzlich auch mit Rampen ausgestattet?

(Auflistung nach Name des Bahnhofes und Bundesland)

Verstehen Sie unter "Umstellung der Reisegewohnheiten" eine Verlängerung der Reisezeit, bzw. ein mehrmaliges Umsteigen?

Wenn ja: Wie begründen Sie dies?

Wenn nein: Was verstehen Sie sonst darunter?

Wenn das Umsteigen in Regionalzüge bereits in St. Polten bzw. in Amstetten etc. erfolgen soll, ist dann sichergestellt, dass es zu keiner Verlängerung der Reisezeit kommt?

Wenn ja: Wie stellen Sie das sicher?

Wenn nein: Woraus ergibt sich dann die Nichtverlängerung der Reisezeit?

Werden diese Regionalzüge dann auch nur in jenen Bahnhöfen anhalten, in denen jetzt auch nur die IC-Züge stoppen (z.B.: zwischen St. Polten und St. Valentin nur ein Aufenthalt in Amstetten)?

Wie können Sie sicherstellen, dass es einerseits zu keiner Verlängerung der Fahrzeit, und andererseits auch zu keiner Erhöhung der Tarife durch diese geplante Schikane der ÖBB für die Kundinnen kommt?

Garantieren Sie, dass es für Kundinnen, die dann z.B.: an St. Valentin vorbei nach Linz und mit dem Regionalzug wieder zurück über St. Valentin nach Garsten fahren, für diese zusätzliche Strecke (St. Valentin - Linz - St. Valentin) zu keiner Fahrzeitverlängerung und auch zu keinen Mehrkosten für diese "ungewollte" Fahrt kommt?

Wenn ja: Wie können Sie dies garantieren?

Wenn nein: Handelt es sich dann nach Ihrer Meinung auch noch immer "nur um eine Umstellung der Reisegewohnheiten"?

Ist für Kundinnen mit Mobilitätsbeeinträchtigung, die dann noch längere Strecken in Regionalzüge fahren müssen, sichergestellt, dass die Regionalzüge dann auch über Großraumwagen mit Behinderten-WC verfügen?

Antwort:

Die ÖBB teilen hierzu mit, dass im Hinblick auf eine vom Reisepublikum gewünschte und für eine Attraktivierung des IC-Verkehrs notwendige Reduktion der Gesamtreisezeiten generell zukünftig weniger Systemhalte geplant sind.

Für die nächsten Jahre (einschließlich Fahrplan 2005/2006) bestehen keine Absichten, eine Änderung der Haltepolitik im IC-Verkehr - insbesondere auf der Westbahn - vorzunehmen. Dies bedeutet konkret, dass die IC-Systemhalte im Bahnhof St. Valentin auch weiterhin aufrecht bleiben.

Gegenwärtig werden ÖBB-intern Betriebskonzepte erarbeitet, die auf der Westbahn langfristig den Einsatz von Zügen mit Neigetechnik vorsehen. Fahrplanmäßige Festlegungen sind den ÖBB derzeit allerdings noch nicht möglich.

Frage 5:

Bis wann werden welche Bahnhöfe endlich mit dem Blindenleitsystem auf den Bahnsteigen nachgerüstet?

(Auflistung nach Name des Bahnhofes und Zeitpunkt der Installation des Blindenleitsystemes)

Antwort:

Die ÖBB teilen hierzu mit, dass in Zusammenarbeit mit Blinden- und Sehbehindertenorganisationen ein taktiles Bodenleitsystem für Bahnsteige entwickelt wurde. Der Einsatz dieses Bodenleitsystemes erfolgt entsprechend den gemeinsam von ÖBB und Selbsthilfeorganisationen festgelegten Normen. So ist etwa bei Randbahnsteigen, bei denen die Rückwand als Orientierung nutzbar ist, diese entsprechend den Vorgaben der Selbsthilfeorganisationen einem Bodenleitsystem vorzuziehen.

Die ÖBB wenden das taktile Bodenleitsystem bei allen Bahnsteigneubauten konsequent an. Bei Umbauten wird dieses System so weit als möglich nachgerüstet.

Insbesondere ist die Realisierung nachstehender Vorhaben zu nennen:

Bf. Landeck; vsl. 2002
Bf. Vöcklamarkt; vsl. 2002
Bf. Stainach-Irdning; vsl. 2002
Bf. Baden; vsl. 2003
Bf. Jedlersdorf; vsl. 2003
Bf. Innsbruck Hbf.; vsl. 2003
Bf. Obersdorf-Pillichsdorf, vsl. 2004
Bf. Loosdorf; vsl. 2004
Bf. Timelkam; vsl. 2004
Bf. Kirchstetten; vsl. 2005
Bf. Linz Hbf.; vsl. 2005

Bf. Redl-Zipf; vsl. 2005
Bf. Leopoldau; vsl. 2006
Bf. Wien Nord; vsl. 2007
Bf. Stadlau (Knoten S 80, U 2); vsl. 2008
Bf. Wien Meidling (Bahnsteig 1 bereits realisiert; alle anderen Bahnsteige in den nächsten Jahren);

Fragen 12, 13 und 14:

Wie viele Großraumwagen mit Behinderten-WC gibt es derzeit auf den Regionalstrecken in Österreich und auf welchen Bahnlinien verkehren diese?
(Auflistung nach Anzahl und Fahrtstrecke der bereits eingesetzten Waggon auf Regionalstrecken nach Bundesland)

Wie viele Großraumwagen mit Behinderten-WC sind noch nötig, damit im Fahrplan 2004/2005 die Garantie besteht, dass Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung dann auch z.B.: zwischen St. Pölten/Amstetten und St. Valentin) in Regionalzügen eine Rollstuhltoilette benutzen können?

Zu Ihrer "Umstellung der Reisegewohnheiten" wurde, lt. Ihren Aussagen bereits die entsprechende Planung initiiert. Welche Persönlichkeiten der Selbstbestimmt Leben Bewegung Österreich, der Österreichischen Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation sowie des Blinden- und Gehörlosenverbandes sind in diese Planung miteingebunden, um sicherzustellen, dass es für mobilitätsbeeinträchtigte Menschen nicht zu weiteren Verschlechterungen bei der Benutzung der ÖBB kommen wird?
(Auflistung nach Namen des Vereines und deren Vertreterinnen)

Antwort:

Die ÖBB teilen hierzu mit, dass rollstuhlgerechtes Wagenmaterial (Reisezugwagen mit Behinderten-WC) primär im Fernverkehr eingesetzt wird.

Das aktuelle Fahrparkprogramm der ÖBB sieht für den Nahverkehr mittelfristig die Beschaffung von neuen, behindertenfreundlichen Triebwagengarnituren (mit behindertengerechten WC) vor. Der Einsatzbereich dieser Fahrbetriebsmittel wird in Verhandlungen mit den Bundesländern noch speziell festgelegt.

Die ÖBB tragen der Mobilität behinderter Menschen seit Jahren Rechnung und richten insbesondere ihre Fahrzeuge in Zusammenarbeit mit den Interessenvertretungen der Behinderten und dem österreichischen Normungsinstitut auf die speziellen Erfordernisse dieser Kundengruppe aus. So konnten zahlreiche Initiativen gesetzt und bestehende Einrichtungen an die Bedürfnisse der Behinderten angepasst werden.