
673/J XXII. GP

Eingelangt am 10.07.2003

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

ANFRAGE

der Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Fahrplanänderungen der ÖBB, gemeinwirtschaftliche Leistungen und Bahnreform

Im Juni 2003 haben die ÖBB einen "kleinen Fahrplanwechsel" vorgenommen. Dabei wurden die zum Teil bereits seit Jahren technisch möglichen Beschleunigungen von schnellen Zügen endlich in einigen Fällen und Relationen realisiert. Zugleich wurde jedoch ein Teil dieser Beschleunigungen mit dem Entfall von Zughalten erkaufte, wobei es auch um Haltepunkte erster Ordnung wie Leoben, St. Polten oder Wels geht. Auch wurden in einigen Fällen Abfahrtszeiten nach hinten verlegt und ähnliche Veränderungen vorgenommen.

Die entsprechenden Züge waren zum Teil wichtige Angebote für Pendlerinnen und Pendler. Diese haben durch die Änderungen bei Abfahrtszeiten und Halten zum Teil gravierende Schwierigkeiten, ihre Arbeitsplätze zeitgerecht zu erreichen.

Wiewohl es aber klar dokumentiert Verschlechterungen für Pendlerinnen gab, wurden in diesen Fällen nur vereinzelt Ersatzmöglichkeiten durch andere zeitnah verkehrende Züge geboten. Zugleich ist allerdings nichts davon bekannt, dass es bei den Zahlungen, die die ÖBB insbesondere von Bundeseite für die nicht eigenwirtschaftliche Beförderung z.B. von Pendlerinnen erhält, entsprechende Reduktionen gegeben hätte.

Hierbei handelt es sich keinesfalls um eine rein betriebliche Angelegenheit der ÖBB, sondern um eine zentrale verkehrspolitische Frage im vollen Verantwortungsbereich des Verkehrsministers.

Dasselbe gilt für einige hinterfragenswerte Positionierungen des BMVIT und seiner politischen Spitzenrepräsentanten im Zusammenhang mit den Bahnreformplänen.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Welche Verschlechterungen im Zugsangebot der ÖBB für Pendlerinnen durch die Fahrplanänderungen per 15. Juni 2003 sind Ihnen bekannt?
2. Welche Konsequenzen wurden bzw. werden diesbezüglich bei den Zahlungen des Bundes für gemeinwirtschaftliche Leistungen gezogen?
3. Wann werden Sie endlich den überfälligen, laut Gesetz jedoch "alljährlich" zu legenden Bericht über die bestellten gemeinwirtschaftlichen Leistungen und die eingetretenen Veränderungen vorlegen?

4. Welche Möglichkeiten haben andere Anbieter im Schienenverkehr zur Einrichtung pendlerfreundlicher Zugsangebote dort, wo ÖBB-Angebotsreduktionen zu Verschlechterungen führen bzw. geführt haben?
5. Wann werden Sie eine Reform der Schienennahverkehrsfinanzierung, beispielsweise mit dem Ziel einer seriösen Regionalisierung auch der nötigen Finanzmittel, vornehmen?
6. Wie stehen Sie zur Regionalisierung von Teilen des Schienennetzes?
7. Warum gibt es nach der räumlich beschränkten Interessentensuche für eingestellte bzw. einstellungsbedrohte Nebenbahnen bereits seit langem keine sichtbaren Fortschritte mehr?
8. Wie stellt sich die Situation bei den einzelnen dieser Interessentensuche unterzogenen Strecken derzeit dar und welche Perspektiven bestehen jeweils?
9. Welche Zielsetzungen außer der mehrfach erwähnten Reduktion des öffentlichen Mitteleinsatzes verfolgen Sie bei der angestrebten Bahnreform, und wie wollen Sie die Erreichung dieser Ziele sicherstellen?
10. Hat für Sie bei der ÖBB-Reform mehr Angebot für die Fahrgäste oder eine größtmögliche Kostenreduktion oberste Priorität?
11. Welchen Beitrag leisten betrieblich teure, aber politisch bzw. seitens der rund um die HL-AG und ihre Ansprechpartner im BMVIT gruppierten Lobby in dieser teuren Form gewünschte Eisenbahninfrastrukturprojekte zum von Ihrem Staatssekretär beklagten deutlich höheren Aufwand pro Hauptgleiskilometer als bei vergleichbaren westeuropäischen Bahnen?
12. Welchen Einfluß haben derartige auch in der Errichtung unnötig teure Projekte (Beispiel: HL-Ausbau mit 4,70m Gleisabstand auch dort, wo betrieblich die bloße Zulegung eines zweiten Gleises mit normalem Gleisabstand völlig ausreichen würde) auf das seitens Ihres Ressorts beklagte Anwachsen der Schieneninfrastrukturschulden?
13. Was werden Sie unternehmen, um die in den Fragen 11 und 12 angesprochenen Fehlentwicklungen zu korrigieren?
14. Halten Sie Transportleistungs- und Produktivitätsvergleiche mit völlig anders strukturierten Bannern wie etwa in den USA, wie sie im Zusammenhang mit der Bahnreform u.a. von Staatssekretär Kukacka vorgetragen werden, für seriös?
15. Wie bemisst sich der Sozialnutzen, der den von Ihrem Haus kritisierten "hohen Sozialkosten" der ÖBB gegenübersteht, und welche Untersuchungen liegen Ihrer Bezifferung zugrunde?
16. Welche Änderungen im Eisenbahnerdienstrecht schlägt die Arbeitsgruppe unter Prof. Mazal im einzelnen vor, und wie stehen Sie zu diesen Vorschlägen?