

44/SPET XXII. GP

Eingebracht am 05.05.2006**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

Stellungnahme zu Petition

**BMVIT - I/PR3 (Recht und Koordination)**

Postfach 3000

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

email : pr3@bmvit.gv.at

GZ. BMVIT-13.400/0001-I/CS3/2006 DVR:0000175

An die

Parlamentsdirektion
Hrn. Dr. A. Klausgraber

1017 W i e n

Wien, am 4. Mai 2006

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie beehrt sich zu Ihrem Schreiben vom 16. März 2006, GZ: 17010.0020/12-L1.3/2006, betreffend die Petition Nr. 84 „Mobilitätsgarantie der Bundesregierung“ folgende Stellungnahme abzugeben:

Der Vorwurf einer „drastischen Reduktion“ der Angebote des öffentlichen Verkehrs im Bezirk Liezen ist in dieser Form nicht zutreffend, da zwar einerseits aufgrund geringer Auslastung wirtschaftlich nicht mehr rechtfertigbare Züge gestrichen und durch Busse ersetzt wurden, andererseits das Busangebot darüber hinaus sogar ausgeweitet (z.B. über den Buchauer Sattel) und damit die Mobilitätsversorgung der Bevölkerung insgesamt sogar verbessert wurde.

Eine wesentliche Verbesserung sogar des Schienenangebotes ist hingegen im Fernverkehr erfolgt, wo die Intercity/Eurocity-Züge zwischen Graz und Salzburg bzw. Innsbruck und Linz nunmehr wieder in Rottenmann und Trieben halten, welches Angebot auch dem Nahverkehr im Enns- und Paltental zugute kommt. Das kritisierte Fehlen einer Mittags-IC-Verbindung Linz – Graz und zurück wurde durch attraktive Umsteigeverbindungen (Zugwechsel in Selzthal) mit nur 12 (!) Minuten längerer Reisezeit gegenüber den durchgehenden Zügen ausreichend kompensiert.

Im laufenden Fahrplan werden auch im Gesäuse mehrere vorher durch Busse ersetzt gewesene Züge nun wieder auf der Schiene geführt. Mit dem kommenden Fahrplanjahr ab Dezember 2006

sind weitere Fahrplanverdichtungen im oberen Ennstal zwischen Selzthal und Schladming mit Verwendung neuesten Fahrzeugmaterials geplant, wobei die Details noch nicht bekannt sind, jedoch eine Durchbindung von Regionalzügen aus dem Murtal ins Ennstal (über den Schoberpaß) angestrebt wird.

Der kritisierte 2-Stunden-Eilzugtakt auf der Schiene ins Ausseerland wird durch einen werktäglichen 2-Stunden-Bustakt zu einem Stundentakt ergänzt, mit dem alle Bedürfnisse der Bevölkerung abgedeckt sind.

Die kritisierten Angebotseinschränkungen an Wochenenden sind aufgrund der extrem geringen Nachfrage leider notwendig geworden, wobei ein Grundangebot auf der Schiene – gerade zu den von der Antragstellerin genannten Orten – sehr wohl aufrecht geblieben ist und auch im Busbereich einige wenige Kurse auch am Wochenende betrieben werden, z.B. für Spitalsbesucher in Rottenmann.

Alle obgeschilderten Maßnahmen stehen – entgegen der Vermutung der Antragstellerin – in keinerlei Zusammenhang mit der „Filettierung der ÖBB“ oder der „drohenden Verländerung des öffentlichen Personennahverkehrs“. Es ist auch nicht erkennbar, warum die geschilderten Angebotsänderungen „ganz besonders auch die Frauen im Bezirk Liezen“ treffen sollen, nachdem durch die kritisierten teilweisen Angebotsumstellungen auf Busverkehr die fußläufige Erreichbarkeit der Haltepunkte sogar massiv verbessert wurde, da die Busse mehr Haltestellen anfahren und diese obendrein durchwegs siedlungsnäher liegen als jene der Bahn. Gerade die Erreichbarkeit der von der Antragstellerin genannten öffentlichen Einrichtungen wie Spitäler, Schulen, Ämter etc. ist durch den aktuellen Fahrplan in jeder Hinsicht gewährleistet. Gerade für Frauen attraktiv ist auch die zunehmende Umstellung der Fahrzeugflotte der ÖBB – auch im Ennstal und am Schoberpaß – durch niederflurige modernste Elektrotriebwagen, die ein niveaugleiches Einsteigen auch mit Kinderwägen, Rollkoffern und schwerem Gepäck ermöglichen.

Die abschließend von der Antragstellerin verlangte „Mobilitätsgarantie“ besteht bereits längst und ist auch für die Zukunft abgesichert, da seitens des BMVIT sowohl mit den ÖBB im Wege der gemeinwirtschaftlichen Leistungsverträge als auch mit den Bundesländern über die Grund- und Finanzierungsverträge zur Finanzierung der Verkehrsverbünde verlässliche vertragliche Regelungen bestehen, die die weitere Aufrechterhaltung eines hochqualitativen öffentlichen Verkehrs gewährleisten. Alle diese Verträge enthalten auch ausreichende Valorisierungen, um die Länder und Gemeinden eben nicht vor die von der Antragstellerin befürchteten „unlösbar finanziellen Probleme“ zu stellen.

Für den Bundesminister:
i.V. ADir Heidemarie Weilingner

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):
Eva-Maria Weinzierl
Tel.: 01/71162/7406 DW
eva.weinzierl@bmvit.gv.at

elektronisch gefertigt