

ENTSCHLIESSUNGSAНTRAG

XXIII. GP.-NR
629 /A(E)
11. März 2008

der Abgeordneten Hradecsni, Freundinnen und Freunde

betreffend Aufwertung statt Abwirtschaften bei der Franz-Josefs-Bahn und ihren Zubringerstrecken im Waldviertel

Den Versprechungen der Regierenden zur Verlagerung auf die umwelt- und klimafreundliche Schiene zum Trotz geht es mit dem Schienenverkehrsangebot im Waldviertel und für die Waldviertler Pendlerinnen und Pendler bergab statt bergauf.

Auch für den als Ausbau-Schritt geplanten nächsten Fahrplanwechsel ist fürs Waldviertel einzig ein drittes Zugpaar für den grenzüberschreitenden Verkehr nach Tschechien beabsichtigt. Zugleich soll es jedoch weiterhin keine internationalen Fernverbindungen geben, sind die Anschlussrelationen entlang der FJB nach dem Einschnitt 2005 unverändert schlecht, wird trotz der beträchtlichen Fahrzeiten ab und bis Wien teilweise mit nicht pendler- und fernverkehrstauglichem Wagenmaterial oder überhaupt technisch defekten (zB ungeheizten) Waggons gefahren. Im Waldviertel selbst wird mit unattraktiven Schienenersatzverkehren das Budget der ÖBB-Personenverkehr AG geschont, um den Preis der Kundenvertreibung. Auch die aus Sicht der Verantwortlichen vermeintlich „leidensfähigen“ Schülerinnen und Schüler werden mit überfüllten Schienenersatzverkehren per Bus für die Zukunft sicher nicht für die Benutzung der Bahn motiviert und gewonnen. Dass dabei sogar bisher auf der Franz-Josefs-Bahn selbst geführte Angebote gestrichen und auf den weniger komfortablen Bus verlegt wurden, zeigt, dass die Angebotsverschlechterungs-Spirale nicht einmal mehr vor dem Rückgrat des Waldviertler Bahnnetzes halt macht.

Nachdem schon im Fall der Thayatalbahn den Versprechungen für eine Aufwertung durch viele Jahre keine Taten gefolgt sind, soll nun offenbar auch für weitere Schienenstrecken im Waldviertel das letzte Stündlein schlagen und bei der Franz-Josefs-Bahn selbst im Waldviertel keine substantielle Verbesserung erfolgen.

Ob und inwieweit die geplante Anbindung der Franz-Josefs-Bahn an die Neubaustrecke St.Pölten-Wien im Tullner Raum unter dem Strich überhaupt eine Verbesserung für die Pendler bringen wird, ist noch völlig unklar. Schließlich sollen die überregionalen, schnellen Züge über die Westbahn-Neubaustrecke nicht mehr zum Wiener Westbahnhof, sondern nach Wien Meidling und zum Zentralbahnhof geführt werden, was für viele heutige BenutzerInnen der Franz-Josefs-Bahn Umwege und Fahrzeitverluste – auf der Schiene selbst, beim Umsteigen und im Wiener Öffentlichen Verkehr bedeutet. Bei nicht vom Waldviertel bis Wien durchgebundenen Zügen käme ein Umsteigvorgang im Tullnerfeld dazu, das ist ein Rückschritt bei der Qualität und kostet ebenfalls Zeit, die mit Multi-Millionen-Aufwand auf teuren Neubaustrecken herausgeholt wird. Zudem drohen für diejenigen Fahrgäste der Franz-Josefs-Bahn, die ihr Ziel entlang der derzeitigen FJB-Strecke in Wien oder im Stadtzentrum haben, mit der möglichen Verkürzung der Strecke bis Wien-Heiligenstadt oder gar Wien-Nussdorf massive Verschlechterungen.

Sollen die Pendlerinnen und Pendler des Waldviertels tatsächlich auf der sicheren, umwelt- und klimafreundlichen Schiene bleiben oder gar – wie es wünschens- und unterstützenswert ist – vom Pkw auf die Schiene wechseln, so muss eine systematische Aufwertung der Franz-Josefs-Bahn und ihrer Zubringerstrecken erfolgen. Die Pläne von Verkehrsminister Faymann, Landeshauptmann Pröll und ÖBB-Spitze sehen allerdings anders aus: Das Zusperren bzw. der Personenverkehrs-Rückzug von Regionalbahnstrecken wie Schwarzenau-Waidhofen oder sogar Schwarzenau-Zwettl wären völlig kontraproduktiv und würde allen verkehrs- und klimapolitischen Zielen widersprechen. Entgegen den Behauptungen des Verkehrsministers in einer aktuellen Anfragebeantwortung an die Grünen ist die Weiterführung des Personenverkehrs auf Regionalbahnstrecken auch keinesfalls alleinige Aufgabe der Länder im Rahmen der bestehenden Nah- und Regionalverkehrsfinanzierung, sondern besteht nach dem ÖPNRV-Gesetz des Bundes seit 1999 und bis auf weiteres eindeutig eine Verpflichtung des Bundes, ein Grundangebot im Schienenverkehr im mindestens damaligen Asusmaß aufrechtzuerhalten. Auch der Verweis auf Bestellergelder nach ebendiesem ÖPNRV-Gesetz geht ins Leere, sind diese doch gesetzlich völlig unmissverständlich für „zusätzliche“ Verkehre und nicht für das Verhindern von Angebotsrücknahmen der ÖBB vorgesehen.

Anstelle einer weiteren Fortsetzung der Politik des Abwirtschaftens und Ausdünnens ist daher Einsatz auch des Bundes und der Bundesregierung für eine Offensive für die Bahn im Waldviertel nötig: Bei der Franz-Josefs-Bahn selbst und bei ihren Zubringerstrecken wie Schwarzenau-Zwettl oder Schwarzenau-Waidhofen.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSAНTRAG:

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung und insbesondere der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird aufgefordert, im Interesse des Waldviertels und seiner Bewohnerinnen und Bewohner die laufende sukzessive Abwertung der Franz-Josefs-Bahn und ihrer Zubringerstrecken zu beenden. Die schleichende Angebotsverschlechterung u.a. durch Schienenersatzverkehre und den vom Verkehrsminister gemeinsam mit dem BNÖ Landeshauptmann und der ÖBB-Spitze geplanten Rückzug von den Waldviertler Regionalbahn-Strecken, insbesondere Schwarzenau-Zwettl bzw. Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya, darf nicht fortgesetzt werden. Stattdessen soll eine systematische Attraktivierung der Franz-Josefs-Bahn und ihrer Zubringerstrecken insgesamt erfolgen, mit dem Fokus

- Fahrzeitverringerung für PendlerInnen,
- Ausweitung des Angebots grenzüberschreitender Schnellverbindungen und
- Attraktivierung der regionalen Verbindungen durch integrierten Taktverkehr mit zügigen Umsteig-Relationen.

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Verkehrsausschuss vorgeschlagen.

Sophia *Wolff*
RG G:\ANTRÄGE\ENTSCHEIDUNGSANTRÄGE\XXIII\SEA895.DOC
Stand 20.02.2008 20:42:00

Boguslaw Zarek *Wolfgang*