

XXIV. GP.-NR

14923 IAB

20. Aug. 2013

zu 15229 J



DORIS BURES  
Bundesministerin  
für Verkehr, Innovation und Technologie

An die  
Präsidentin des Nationalrats  
Mag.<sup>a</sup> Barbara PRAMMER  
Parlament  
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0012-I/PR3/2013  
DVR:0000175

Wien, am 19. August 2013

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Vock und weitere Abgeordnete haben am 20. Juni 2013 unter der **Nr. 15229/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Chaos bei der ÖBB-Südbahn im Frühverkehr gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Welche Auflagen und Verpflichtungen hat die ÖBB um ihre Kunden ordnungsgemäß über Zugausfälle und Zugverspätungen zu informieren?*
- *Ist es üblich, dass auch die Zugbegleiter nicht vollständig über Zugverspätungen und Zugausfälle informiert werden?*

Die Information der Fahrgäste erfolgt gemäß Artikel 18 Abs. 1 der VO (EG) Nr. 1371/2007, umgesetzt in § 20 Abs. 3 Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz. Fahrgäste sind im Fall von Verspätungen über die Situation und die geschätzte Abfahrts- und Ankunftszeit zu unterrichten, sobald diese Informationen zur Verfügung stehen.

Diese gesetzliche Verpflichtung wird durch den Verkehrsdienstvertrag zwischen dem Bund und der ÖBB-Personenverkehr AG dahingehend präzisiert, dass das Zugpersonal der ÖBB-Personenverkehr AG im Fall von Störungen und Verspätungen die Fahrgäste durch individuelle



Durchsagen schnell und umfassend zu informieren hat. Weiters sieht der Verkehrsdienstvertrag vor, dass Anzeigen zeitnah an aktuelle Zuglaufänderungen anzupassen sind.

Durch ein Bonus/Malus-System bei der Kontrolle der Qualitätsvorgaben wurde ein Anreiz geschaffen, die Kundeninformation v.a. auch im Störfall optimal zu gestalten bzw. mangelhafte Leistungen zu sanktionieren.

Zu den Fragen 3 bis 8:

- *Wann muss ein Schienenersatzverkehr eingerichtet werden und wie ist auf diesen Schienenersatzverkehr hinzuweisen?*
- *Warum wird ein Schienenersatzverkehr nur für einen Teil der gesperrten Strecke und nicht für den gesamten gesperrten Streckenverlauf eingerichtet?*
- *Wann wird der ÖBB bewusst, dass im Nahverkehr nicht der Fahrplan für bestimmte Züge entscheidend ist, sondern die Benutzer möglichst schnell von Ort A nach Ort B kommen möchten?*
- *Wann wird der ÖBB bewusst, dass man nur durch eine genaue und oft wiederholte Information den Kunden die Möglichkeit bietet, Entscheidungen zu treffen (zB Umstieg auf das private Kfz, das eventuell in der P&R-Anlage wartet oder ein Umstieg auf alternative Verkehrsmittel)?*
- *Wann wird der ÖBB bewusst, dass in Notfällen (Zugausfällen) auch andere Verkehrsmittel eine Alternative sein können (zB Anstelle der gesperrten Südbahn-Haltestelle Wien Liesing ein verstärkter Zubringerdienst zur U6)?*

Die selbstständige Tätigkeit ausgegliederter Einrichtungen in privatrechtlicher Form ist keine Verwaltungstätigkeit, die der politischen Kontrolle iSd. Art. 52 Abs. 1 B-VG unterliegt. Daran ändert auch die Regelung des Art. 52 Abs. 2 B-VG nichts, die nur klarstellen wollte, dass das Interpellationsrecht in Bezug auf ausgegliederte Einrichtungen nur insoweit besteht, als der Bundesminister auf die Tätigkeit der ausgegliederten Einrichtungen eine Ingerenzmöglichkeit besitzt (vgl. Kahl in Korinek/Holoubek, Österreichisches Bundesverfassungsrecht, RZ 28f. zu Art. 52 B-VG). Die vorliegenden Fragen betreffen daher keine in die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie fallenden Gegenstände der Vollziehung, insbesondere auch keine Angelegenheiten der Verwaltung des Bundes als Träger von Privatrechten und sind somit von dem in § 90 Geschäftsordnungsgesetz 1975 idgF. determinierten Fragerecht nicht erfasst.

Zu Frage 8:

- *Ist Ihnen bekannt, welches Ereignis dieses Chaos ausgelöst hat?*

Laut Meldung der ÖBB wurde die behördliche Streckensperre durch einen Suizid ausgelöst.

*Doris Bures*