

3239/AB XXIV. GP

Eingelangt am 11.12.2009

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0052-I/PR3/2009
DVR:0000175

Wien, am . Dezember 2009

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Auer, Kolleginnen und Kollegen haben am 21. Oktober 2009 unter der **Nr. 3386/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend restriktive Bedienung der Bahnhaltestelle Neukirchen-Gampern gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 5:

- Können Sie die Änderung des Fahrplans für 2010 durch die ÖBB und die damit verbundene restriktive Bedienung der Bahnhaltestelle Neukirchen-Gampern bestätigen?
- Wie sollen die Schüler aus der betroffenen „Region Vöcklatal“ in Gampern ab Dezember 2009 in die Schulen der Bezirkshauptstadt Vöcklabruck gelangen?
- Wie beurteilen Sie die Auffassung, dass die Bevölkerung von Gampern nur durch den Durchzugsverkehr belastet wird ohne diese Infrastruktur selbst ausreichend nutzen zu können?
- Ist geplant, dass die Haltestelle Neukirchen/Gampern aufgelassen wird?
- Es wurde der Gemeinde Gampern im Rahmen der Informationsveranstaltung „Auflassung der Trassen“ mitgeteilt, dass mit einer Errichtung eines Überganges in Timelkam die Haltestelle auch weiterhin in der bisherigen Form erhalten bleiben kann. Diese Lösung kostet einen Bruchteil eines Nahverkehrskonzeptes. Warum wird der Übergang beim Bahnhof Timelkam, welcher das gesamte Problem löst, nicht gebaut?

Die gegenständlichen Fragen fallen ausschließlich in den eigenverantwortlichen Gestaltungsbereich der ÖBB-Personenverkehr-AG. Als Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie habe ich keinerlei Einfluss auf Angelegenheiten der Fahrplangestaltung bzw. Haltestellenbedienung.

Es ist jedoch grundsätzlich darauf hinzuweisen, dass Fragen des Fahrplans im Regionalverkehr bzw. der Haltepolitik seitens des jeweiligen Regionalmanagements der ÖBB-PV-AG Gegenstand laufender Verhandlungen bzw. Abstimmungen mit den jeweiligen Ämtern der Landesregierungen sind und zwischen der ÖBB-PV-AG einerseits und den einzelnen Ämtern der Landesregierungen andererseits sog. „Verkehrsdiesteverträge“ existieren, die jährlich neu verhandelt werden und in denen Fragen des Fahrplanes, der Zahl der Züge sowie der mit diesen Zügen bedienten Halte im Detail vereinbart werden. Eine Verhandlungszuständigkeit mit den ÖBB über die Bedienung z.B. der Haltestelle Neukirchen-Gampern ist also auf Gebietskörperschaftenseite ausschließlich seitens des Landes Oberösterreich gegeben und wird von diesem durch die entsprechenden verhandlungsführenden und vertragsabschließenden Fachabteilungen auch wahrgenommen.

Zu den Fragen 5 bis 10:

- Wie stehen Sie zur Attraktivierung des Personen-Nahverkehrs?
- Im Klima- und Energiefonds der Bundesregierung ist der Ausbau des Personen-Nahverkehrs vorgesehen. Inwiefern stehen die Absichten der ÖBB dazu im Widerspruch?
- Welche Maßnahmen werden von Ihnen gesetzt, damit auch die Bevölkerung im ländlichen Raum ausreichend mit Nahverkehr versorgt ist?
- Wie werden diese Maßnahmen zum Erhalt der ländlichen Nahversorgung in Zukunft finanziert?
- Wie sorgen Sie als zuständige Bundesministerin für eine ausreichende Versorgung der ländlichen Bevölkerung mit dem öffentlichen Nahverkehr?

Ich trete ganz massiv für eine Attraktivierung des Nahverkehrs ein. Die Bahn investiert Rekordsummen in die Schieneninfrastruktur, es werden bis 2014 100 Bahnhöfe und Haltestellen generalsaniert bzw. neu errichtet, Strecken werden beschleunigt, mehr Kapazitäten geschaffen und damit auch mehr und pünktlicherer Nahverkehr ermöglicht. Für ländliche Regionen ist Öffentlicher Verkehr eine wesentliche Voraussetzung für Mobilität.

Der Bund sichert aber nicht nur den Infrastrukturausbau, sondern auch, dass ein entsprechender Verkehr auf diesen Strecken fährt. Von 2000 bis 2006 waren die Mittel für Nahverkehr im BMVIT eingefroren, dementsprechend sahen sich die Unternehmen teilweise gezwungen, gewisse Leistungen mit Unterdeckungen zurückzunehmen, da im Nahverkehr nur rund 30% der Kosten über Ticketeinnahmen erwirtschaftet werden können. Seit 2008 wurden nun diese Mittel für die Bestellung von sogenannten gemeinwirtschaftlichen Leistungen wieder angehoben, damit eine gesicherte Finanzierung des Bundesgrundangebots von jährlich 60 Mio. Fahrplankilometern vorliegt.