
717/AB XXIV. GP

Eingelangt am 17.03.2009

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-10.000/0007-I/PR3/2009

DVR:0000175

An die

Präsidentin des Nationalrats

Mag.^a Barbara PRAMMER

Parlament

1017 Wien

Wien, am . März 2009

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Vilimsky und weitere Abgeordnete haben am 12. Februar 2009 unter der **Nr. 872/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Züge ohne Treibstoff gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich - nach Befassung der ÖBB Holding AG - wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- *Wie viele Züge sind bislang im Jahr 2009 wo aufgrund von Treibstoffmangel während der Fahrt stehengeblieben?*
- *Wie viele Züge sind von 2004 bis 2008 wo aufgrund von Treibstoffmangel während der Fahrt stehengeblieben?*

Bisher kam es im Jahr 2009 vereinzelt zu Behinderungen im Zugsverkehr (acht Mal) aufgrund von Treibstoffmangel.

In den Jahren 2004 bis 2008 sind einige wenige Züge aufgrund von Treibstoffmangel stehen geblieben.

Zu Frage 3:

- *Wie viele Züge sind von 2004 bis 2008 wo aufgrund eines technischen Defektes während der Fahrt stehen geblieben?*

Eine Auswertung dieser Daten ist mit sehr hohem Aufwand verbunden und im Sinne der Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit nicht vertretbar.

Zu Frage 4:

- *Seit wann gibt es die Baustelle bei Neusiedl am See, die als Ursache dafür genannt wird, dass den Zügen die Zufahrt zur Tankstelle versperrt ist, und wann wird diese Baustelle beendet bzw. so umgebaut, dass die Zufahrt zur Tankstelle wieder für alle Fahrzeuge möglich ist?*

Auf der Strecke zwischen Parndorf und Neusiedl am See wurden im Zeitraum zwischen 1. Dezember 2008 und 14. Februar 2009 Oberleitungsarbeiten durchgeführt. Diese Maßnahmen stehen jedoch in keinem ursächlichen Zusammenhang mit dem in der Anfrage erwähnten Ereignis.

Die Sperre des Gleises zwischen den Stationen Parndorf Ort und Neusiedl am See erfolgte von 15. bis 19. Dezember 2008 und von 12. Jänner bis 6. Februar 2009 jeweils in der Zeit von 08.40 Uhr bis 16.10 Uhr sowie von 7. bis 15. Februar 2009 ganztägig, ebenso zwischen den Stationen Neusiedl am See und Purbach am See von 16. Februar 2009 bis 29. Mai 2009 ganztägig.

Zu Frage 5:

- *Wann und mit welchen Maßnahmen hat man auf die Vorkommnisse von Jänner reagiert und stellt nunmehr sicher, dass die Zugsgarnituren allenfalls bei anderen Tankstellen ausreichend Treibstoff tanken?*

Für die Sperre zwischen Neusiedl am See und Purbach am See wurde im Tankstellenstandort Wiener Neustadt der Tankrhythmus auf maximal 500 km geändert (bisher rund 800 km). Außerdem wird bei Tankversuchen das Aufschäumverhalten getestet, um festzustellen, ob das Schaumvolumen verhindert, dass ausreichend Sprit in den Tank aufgenommen werden kann.

Zu Frage 6:

- *Wie lange dauert es im Schnitt zwischen dem Stehenbleiben einer Zugsgarnitur aufgrund von Treibstoffmangel und der Weiterfahrt für die Fahrgäste?*

Die Reisenden können die Fahrt durchschnittlich nach 54 Minuten fortsetzen.

Zu Frage 7:

- *Wie lange haben im Schnitt jene Passagiere gewartet, deren Züge im Burgenland aufgrund von Dieselmangel stillgestanden sind und die laut einem ÖBB-Sprecher „nie lange warten mussten, da es immer rasch weiter ging“?*

Im Schnitt konnten die Reisenden die Fahrt nach 29 Minuten fortsetzen.

Zu Frage 8:

- *Mit welchen Verkehrsmitteln wurden die Fahrgäste jeweils an ihr Fahrziel gebracht nachdem ihre Zugsgarnitur stehen geblieben ist, d.h. konnte die jeweilige Zugsgarnitur nach einer Behebung des Schadens bzw. nach dem Auftanken ihre Fahrt fortsetzen oder wurden ersatzweise Busse o.ä. bereitgestellt?*

Die Ersatzbeförderung der Fahrgäste erfolgte mit Bussen bzw. dem der stehen gebliebenen Zugsgarnitur nächst folgenden Zug.

Zu Frage 9:

- *Inwieweit kam es in den letzten 5 Jahren, speziell aber im Jänner 2009 durch das Stehenbleiben von Zugsgarnituren zu einer Beeinträchtigung des übrigen Zugverkehrs durch blockierte Gleise, d.h. inwieweit mussten auch andere Personen- oder Güterzüge Wartezeiten in Kauf nehmen?*

Eine Nachforschung für die letzten fünf Jahre bzw. eine Auswertung der Daten im gefragten Umfang ist mit sehr hohem Aufwand verbunden und im Sinne der Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit nicht vertretbar.

Zu Frage 10:

- *Welcher finanzielle Schaden ist der ÖBB bzw. den Fahrgästen jeweils in den letzten 5 Jahren durch das Stehenbleiben von Zugsgarnituren auf offener Strecke entstanden?*

Durch die Ausfälle ist kein ermittelbarer finanzieller Schaden entstanden. Aus Verspätungen resultierende Mehrleistungen sind nicht spezifisch erfasst, zumal in einigen Bereichen von vorne herein Bereitschaft habendes Personal – z.B. für Ausfälle durch Krankheit usw. - eingeplant wird. Eine genaue Kostenzuteilung ist daher nicht möglich.

Zu den Fragen 11 und 12:

- *Wie viele Fahrgastbeschwerden gab es in den letzten 5 Jahren wegen verspäteter Ankunftszeiten aufgrund von Zugsgarnituren, die während der Fahrt aufgrund von Treibstoffmangel oder eines technischen Defekts stehen geblieben sind?*
- *Inwieweit gab es bislang finanzielle Forderungen von Passagieren wegen Verspätungen aufgrund von Zugsgarnituren, die während der Fahrt aufgrund von Treibstoffmangel oder eines technischen Defekts stehen geblieben sind?*

Im Beschwerdemanagement werden allgemein Beschwerden zu Verspätungen erfasst; diese betreffen aber auch Verzögerungen aufgrund der Witterungslage, aufgrund von Streckensperren nach behördlicher Anordnung oder Unfällen.

Für finanzielle Forderungen von Kunden ist nicht primär relevant, warum eine Zugsgarnitur nicht weiterfahren kann. Das Herausfiltern von Fahrgastbeschwerden bzw. der Daten inwieweit bislang finanzielle Forderungen von Passagieren wegen stehen gebliebener Züge erhoben wurde, ist seitens der ÖBB wirtschaftlich nicht vertretbar.