



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

**XXIV. GP.-NR
783 /AB**

25. März 2009

GZ. BMVIT-10.000/0006-I/PR3/2009

zu 783 /J

DVR:0000175

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

Wien, am 24. März 2009

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Vilimsky und weitere Abgeordneten haben am 28. Jänner 2009 unter der Nr. 783/J an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend fragwürdige Fahrplanumstellung der ÖBB gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich, nach Einholung der Informationen von den ÖBB, wie folgt:

Zu Frage 1:

- Aus welchen Gründen ist es zu einer Umstellung des Fahrplanes mit kundenfeindlichen Umsteigmöglichkeiten und ungünstigeren Anschlussverbindungen gekommen?

Ein Fahrplan für öffentliche Verkehrsmittel (Bahn, Bus, U-Bahn, Straßenbahn) ist höchst komplex und mit zahlreichen Abhängigkeiten verbunden. Die ÖBB-Personenverkehr AG als für den Fahrplan verantwortliches Unternehmen trachtet immer danach, mit den vorhandenen Mitteln (Zugsgarnituren und freie Trassen) die größte Anzahl an Menschen bei ihren Bedürfnissen zu erreichen. Leider sind manchmal einzelne Personen negativ betroffen, die positiv Betroffenen werden nur selten erwähnt (z.B. deutliche Verbesserungen im Nahverkehr zwischen Meidling/Hütteldorf und Unter-Purkersdorf).

Es ist zu berücksichtigen, dass der Güterverkehr ebenfalls auf dem Netz fährt und dieser mit freien Trassen bedient werden muss, damit das verkehrspolitische Ziel von der Strasse auf die Schiene erreicht werden kann.

Ziel ist es, die Reisezeiten weiter zu verkürzen und die Züge des Nah- und Fernverkehrs noch besser zu vernetzen und aufeinander abzustimmen.

Durch das große Bauprogramm der Regierung (Rahmenplan und Konjunkturpaket) wird es in den nächsten Jahren auch zu Behinderungen, die sich teilweise im Fahrplan widerspiegeln, kommen. 2007 wurden rund 200 Mio. Menschen mit der ÖBB befördert (30 Mio. mit den Privatbahnen), in den ersten drei Quartalen 2008 wurden um 7% mehr Fahrgäste als 2007 mit der Bahn transportiert. Auch für 2009 werden weitere Steigerungen von rund 3% durch neue Fahrgäste seitens der ÖBB-Personenverkehr AG aufgrund des Taktfahrplanes erwartet.

Nunmehr wird mit 14. Dezember 2008 ein sogenannter integrierter Taktfahrplan (PLAN 912) schrittweise bis 2012 eingeführt, der seit Jahren von den Ländern und Gemeinden, Sozialpartnern, politischen Parteien, Fahrgastvertretungen, etc. gefordert wird. 2009 kam es zu den größten Veränderungen, aber grundsätzlich wird jedes Jahr (Umstellung immer Mitte Dezember - europaweit) der Fahrplan angepasst. Dies bedeutet in der Umstellungsphase Veränderungen; punktuell kommt es durch Änderungen zwar auch zu einzelnen Verschlechterungen, die Verbesserungen für die Kund/innen überwiegen aber in Summe deutlich.

Zu Frage 2:

- Wie viele Beschwerden aufgrund des neuen Fahrplanes gab es seit dessen Einführung?

Seit Einführung des neuen Fahrplanes sind in meinem Ressort Beschwerden wegen Anschlussbrüchen von oft nur ein paar Minuten, gestrichener Verbindungen und überfüllter Züge eingelangt.

Zu Frage 3:

- Welche volkswirtschaftlichen Kosten entstehen durch die (durch die Umstellung des Fahrplanes bedingten) längeren Wegstrecken und den regelmäßig verspäteten Arbeitsbeginn von Bundes- und Landesbediensteten seit dem Inkrafttreten des neuen Fahrplanes?

Es lässt sich nicht feststellen, welche volkswirtschaftlichen Kosten durch längere An- und Rückreisezeiten von Bundes- und Landesbediensteten entstehen. Genau so wenig wie

Anschlussverbesserungen, die dieser Fahrplan selbstverständlich im überwiegenden Ausmaß gebracht hat, messbar sind.

Zu Frage 4:

- *Inwieweit sind aus Ihrer Sicht Fahrplanänderungen zulasten der Bahnfahrer, mit Bahnverbindungen, die zu längeren Schulwegen und zu längeren Fahrzeiten zur Arbeit bzw. zu regelmäßigen Zuspätkommen führen, mit dem angeblichen Ziel der österreichischen Verkehrspolitik, Verkehrsleistungen von der Straße auf die Schiene zu verlegen, vereinbar?*

Selbstverständlich ist und bleibt das verkehrspolitische Ziel, Verkehrsleistungen von der Straße auf die Schiene zu verlagern, aufrecht.

Ein fahrplangebundenes Verkehrsmittel kann nicht für jeden Fahrgäst die ideale Fahrplanlage bieten und ist damit zwangsläufig mit vereinzelten Wartezeiten verbunden. Die ÖBB haben sich zwischenzeitig jedoch bemüht, die größten Druckpunkte im Fahrplan zu entschärfen und in sehr vielen Einzelfällen Fahrplanänderungen durchgeführt. Diese Änderungen sind aber naturgemäß nicht im gedruckten Fahrplan, sondern im elektronischen Fahrplan und in den Aushangfahrplänen ersichtlich. Gerade für die Schüler/innen wurden in Fällen, wo aus technischen Gründen eine Korrektur des Fahrplanes nicht möglich war, zusätzliche Busse im Schienenersatzverkehr eingesetzt, um ein pünktliches Erreichen des Unterrichtes zu gewährleisten.

Ich möchte jedoch betonen, dass meinem Ressort keine Fahrplanhoheit zukommt. Das ÖPNRV-G 1999 legt ausdrücklich fest, dass die Zuständigkeit für die Nah- und Regionalverkehrsplanung sowie für den Abschluss von Verkehrsdiesteverträgen mit den ÖBB über die Nahverkehrsfahrpläne bei den Bundesländern liegt. Die gemeinwirtschaftlichen Leistungsverträge der ÖBB mit dem bmvit haben ausschließlich Tarifstützungen (Pendler-, Familien-, Senioren-, Studenten- und andere gestützte Tarife) und die Förderung fahrzeugtechnischer Qualitätsmaßnahmen (Niederflur, Klimatisierung, Lautsprecher, Behindertenadaption etc.) zum Gegenstand sowie die Finanzierung eines in Zugskilometern definierten Fahrplangrundangebotes, womit ausdrücklich keine Mitsprachemöglichkeit in Fragen des Detailfahrplanes verbunden ist.

Zu Frage 5:

- *Inwieweit hat sich seit der Umstellung des Fahrplanes im Dezember 2008 die Zahl der regelmäßigen Bahnenutzer geändert?*

Wie mir die ÖBB mitteilen, zeigt die Kundenfrequenzentwicklung im Bereich des Fernverkehrs im Dezember 2008 ein Plus von 11 % und im Jänner 2009 ein Plus von 6,3 % (Vergleichszeitraum Dezember 2007 und Jänner 2008). Ende 2008 ist – gemessen an der Bevölkerungszahl – der EU-weit einmalig hohe Wert von rund 1,7 Millionen Stammkunden (also VORTEILScard-Inhaber/innen) erreicht worden. Die weitere Tendenz kann erst im Laufe des Jahres 2009 beurteilt werden.

Knapp nach einem umfassenden Fahrplanwechsel kann dessen Auswirkung auf die Fahrgastzahlen oder gar die „regelmäßigen“ Bahnenutzer/innen nicht seriös ermittelt werden. Zudem wirken neben dem Fahrplanangebot auch andere Entwicklungen wie Treibstoffpreise oder ökonomische Rahmenbedingungen auf die Nachfrage, sodass ein einzelner Effekt kaum zu isolieren ist. In Summe ist aber eine steigende Nachfrage spürbar.

Zu Frage 6:

- *Inwieweit hat sich der Einsatz des Railjet auf die Fahrpläne ausgewirkt, d.h. inwieweit gibt es durch den Einsatz des Railjets kürzere Fahrzeiten und dadurch bedingte Fahrplanänderungen auf weiteren Strecken?*

Laut Auskunft der ÖBB wirken sich derzeit die Fahrzeitvorteile durch die höhere Maximalgeschwindigkeit des railjet noch nicht aus. Dies wird sich aber ab Dezember 2012 ändern, wenn auf der Westbahn auch höhere Geschwindigkeiten zugelassen sind. Der railjet bietet jedoch auch bei der bereits jetzt erreichbaren Geschwindigkeit von 200 km/h einen wesentlich besseren Reisekomfort, was sich in einem niedrigeren Geräuschpegel und geringeren Wankbewegungen äußert. Außerdem werden zusätzliche Fahrzeuge wie der Railjet im Fernverkehr dringend benötigt, da z.B. zwischen 2000 und bis Ende 2006 kein neuer Fernverkehrswagen in Dienst der ÖBB gestellt werden konnte.

Zu Frage 7:

- Wann wird es die nächste Fahrplanumstellung geben und inwieweit wird man dabei auf die tatsächlichen Bedürfnisse der Bahnfahrer, wie v.a. Pendler und Schüler, Rücksicht nehmen?

Laut Auskunft der ÖBB erfolgt die nächste Fahrplanumstellung am 13. Dezember 2009.

Der ÖBB-Konzern nimmt bei der Gestaltung von Fahrplänen auf viele Faktoren Rücksicht – darunter auch auf den Arbeitsbeginn in großen Firmen oder auf den Schulbeginn. Allerdings liegen an einer Bahnstrecke – ja oft sogar in einem Ort – mehrere Passagiergruppen mit teilweise stark divergierenden Interessen (z.B. Schulen mit verschiedenen Schulbeginn-Zeiten). Der ÖBB-Konzern bemüht sich in solchen Fällen, gemeinsam mit den Landesverkehrsgesellschaften, die in die Gestaltung stets eingebunden sind, die Interessen aller Kundengruppen zu berücksichtigen.

Doris Bures