

---

**10580/J XXIV. GP**

---

Eingelangt am 14.02.2012

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

## ANFRAGE

des Abgeordneten Lausch  
und weiterer Abgeordneter

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie  
betreffend Bahnstrecke Wien – St. Pölten

Die Förderung des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Individualverkehr ist Teil des Regierungsabkommens für die XXIV. Gesetzgebungsperiode: *„Eine moderne Verkehrspolitik für Menschen muss sich ... auch an den sozialen Mobilitätsbedürfnissen der Menschen sowie den Zielen des Umweltschutzes und des Schutzes von Leben und Gesundheit orientieren.“* Und weiters: *„Vor diesem Hintergrund ist die Attraktivierung von Schiene und Wasserstraße besonders zu forcieren.“* Sowohl in volkswirtschaftlicher Hinsicht (geringere Kosten der Schiene gegenüber der Straße, geringere Unfallhäufigkeit und daher geringere Kosten für medizinische Betreuung als Unfallfolge,...) als auch in ökologischer Hinsicht ist daher der öffentlichen Verkehr vor dem Individualverkehr zu bevorzugen.

Die Bahnstrecke zwischen Wien und St. Pölten wurde in den letzten Jahren hinsichtlich des Regionalverkehrs stark ausgedünnt. Zum Teil halten in den Stationen weniger als halb so viele Züge wie vor 13 Jahren. Die Bevölkerung hat dies hingenommen, weil immer wieder eine nennenswerte Verbesserung mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten durch das Tullnerfeld zugesagt wurde.

Das Beispiel der an der Bestandstrecke Wien - St. Pölten liegenden Marktgemeinde Maria Anzbach mit den drei Halten Unter-Oberndorf, Maria Anzbach und Hofstatt zeigt, dass die Anzahl der Halte im Zeitraum 1999 bis 2012 stark vermindert wurde. So wurde beispielsweise die Anzahl der Halte in Maria Anzbach von Zügen aus Wien nach St. Pölten von 35 auf 22 reduziert, in Hofstatt halten statt 22 Zügen (1999) nur noch 6 Züge (2012).

Die Fahrtzeiten zwischen Ma. Anzbach und Wien haben sich deutlich verlängert, weil kaum mehr beschleunigten Züge (heute: Regional-Express) in Maria Anzbach halten. Die Inbetriebnahme der Strecke durch das Tullnerfeld wurde mit Ende 2012 in Aussicht gestellt. Somit ergibt sich die Möglichkeit, einen anforderungsgerechten Regionalverkehr wieder einzurichten.

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

In den Paragraphen 7, 8 und 9 des Bundesgesetzes über die Ordnung des öffentlichen Personen- und Regionalverkehrs (ÖPNRV-G 1999) sind die Aufgaben des Schienenpersonenverkehrs geregelt. Im § 7 wird als Aufgabe „*die Sichererstellung eines Grundangebotes im öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehr im Umfang der im Fahrplan 1999/2000 bestellten oder erbrachten Leistungen*“ festgesetzt.

In diesem Zusammenhang richten die unterfertigten Abgeordneten an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie nachstehende

## ANFRAGE

1. Gelten die Regelungen für die Aufgaben des Schienenpersonenverkehrs in §§ 7, 8 und 9 ÖPNRV-G 1999 auch für die Bahnstrecke Wien – St. Pölten?
2. Welche Dienststellen wurden durch das BMVIT zur Vollziehung der in Frage 1 zitierten Rechtsvorschriften betraut?
3. Gilt insbesondere die Aufgabe der „*Sichererstellung eines Grundangebotes im öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehrs im Umfang der im Fahrplan 1999/2000 bestellten oder erbrachten Leistungen*“ lt. §7 ÖPNRV-G 1999 auch für die Bestandsstrecke Wien – St. Pölten?
4. Wer genau, z.B. ÖBB Holding AG bzw. welche der nachgeordneten Gesellschaft des ÖBB-Konzerns, ist zur Erbringung der Leistungen aus Frage 3 verpflichtet bzw. damit betraut?
5. Wie ist geplant dem gesetzlichen Auftrag für das Grundangebot für den öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs ab 2013 zwischen Wien und St. Pölten zu entsprechen?
6. Durch wen und aus welchen Gründen wird/wurde veranlasst, wieder gesetzeskonforme Zustände hinsichtlich der Grundversorgung herzustellen und die Anzahl der Halte im Umfang des Fahrplans 1999/2000 im öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehr zu gewährleisten?
7. Entspricht aus Sicht des BMVIT die Tatsache, dass in Maria Anzbach – abweichend vom Fahrplan 1999 – weniger beschleunigte Züge halten als 1999, dem Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs?
8. Durch welche Stelle und durch welche Maßnahmen wurde veranlasst, die Anzahl der Halte der beschleunigten Regionalzüge in Maria Anzbach zu reduzieren und damit die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr zu verschlechtern und wie rechtfertigen Sie diese Maßnahmen?
9. Durch wen und durch welche Maßnahmen können wieder gesetzeskonforme Zustände hinsichtlich der Grundversorgung hinsichtlich der Halte der beschleunigten Regionalzüge hergestellt werden und die Anzahl der Halte im Umfang des Fahrplans 1999/2000 im öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehr gewährleistet werden?
10. Wie ist geplant die Halte in den Bahnhöfen der Nachfrage und Kundenorientierung entsprechend §10 (3) des ÖPNRV-G 1999 idgF anzupassen?
11. Wie wird die Kundenfrequenz genau gemessen?

12. Wann und mit welchem Ergebnis wurden von Ihnen Kundenfrequenzmessungen durchgeführt? (Bitte um genaue Aufschlüsselung nach Datum, Kundenfrequenz und Ort)
13. Ist die Wiederherstellung der Anzahl der Halte in Maria Anzbach im Umfang des Fahrplans 1999/2000 im öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehr geplant?
14. Wenn ja, wann genau und in welchem Umfang?
15. Wenn nein, warum nicht?
16. Ist die Erhöhung der Anzahl von beschleunigten Regionalzügen im öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehr in Maria Anzbach auf der Strecke St. Pölten-Wien geplant?
17. Wenn ja, wann genau und in welchem Umfang?
18. Wenn nein, warum nicht?
19. Wie hoch ist derzeit die Schienenmaut für den Güterverkehr bzw. den Personenverkehr und wie hoch wird die Schienenmaut in den kommenden Jahren sein?
20. Entsprechen Medienberichte, wonach der Güterverkehr hinsichtlich der Schienenmaut auf Kosten des Personenverkehrs bevorzugt wird, den Tatsachen?
21. Wie begründen Sie diese Vorgehensweise?