
3605/J XXIV. GP

Eingelangt am 11.11.2009

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

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr.in Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend geplante Einstellung des Schnellzugsverkehrs zwischen Linz und Graz

Mit dem Fahrplan 2010 (Fahrplanwechsel 13.12.2009) soll das nach wiederholten Angebotsverschlechterungen letzte noch verbliebene durchgehende Schnellzugspaar zwischen Linz und Graz - somit zwischen dem zweit- und dem drittgrößten Ballungsraum Österreichs - gestrichen werden. Es soll stattdessen ein Autobus die Strecke bedienen.

Nachdem in den letzten etwa 15 Jahren enorme Summen an Steuergeld in den Ausbau der Infrastruktur auf dieser Verbindung geflossen sind (zB Schoberpass-Strecke) und auch aktuell in den Ausbau zB im Raum Kremstal investiert wird, ist diese Angebotsverschlechterung für viele Fahrgäste und SteuerzahlerInnen nicht nachvollziehbar.

Bereits in den letzten Jahren wurde entlang der Schoberpass-Strecke das Angebot auf der Schiene im Personenverkehr sukzessive ausgedünnt und auf die Straße (Busverkehr und Individualverkehr) verlagert. In den mit hohem Aufwand neu errichteten und gestalteten Bahnhöfen und Haltestellen wächst inzwischen das Gras über die Bahnsteige. Auch die Attraktivität des Schnellverkehrs wurde durch immer weniger Verbindungen sukzessive verschlechtert.

Die verzweifelten Bemühungen insbesondere sozialdemokratischer SpitzenpolitikerInnen auf Bundes- wie Landesebene, jeden noch so fragwürdigen, teuren Infrastrukturausbau mit dem angeblichen Nutzen für die Fahrgäste zu rechtfertigen, wird von solchen konkreten Beispielen schlicht und ergreifend Lügen gestraft.

Verkehrspolitik, die ihren Namen verdient, wird aus Baupolitik erst dann, wenn diese einem klaren verkehrspolitischen Ziel in strukturierter, am maximalen Nutzen der Fahrgäste orientierter Weise dient. Zusätzlich muss sie mit klaren organisatorischen und finanziellen Offensivkonzepten für die Bedienung der teuer ausgebauten Strecken eng verkoppelt sein, dann kann optimaler Nutzen für die Fahrgäste und Steuerzahler erzielt werden. Ein primär beschäftigungspolitische oder den Einzelinteressen von Baukonzernen, Großbanken oder „Regionalfürsten/Landeskaisern“ untergeordnetes Vorgehen wie es derzeit die Infrastrukturpolitik der Bundesregierung kennzeichnet hingegen führt - wie das traurige Beispiel Linz-Graz unwiderlegbar beweist - nicht zu Ergebnissen im Interesse der Fahrgäste und der umwelt- und klimapolitisch nötigen Verlagerung von Verkehr auf die Schiene.

Zudem stellen sich im Zusammenhang mit einigen rund um die geplante Einstellung des Schnellzugsverkehrs zwischen Linz und Graz vorgebrachten Argumenten einige Fragen zu Zahlungsströmen und ihrer gesetzlichen Rechtfertigung.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Wie viele Schnellzugspaare verkehrten im Fahrplanjahr 1999/2000 zwischen Linz und Graz?
2. Gehört durchgehender, umsteigefreier Zugverkehr zwischen Linz und Graz zum Grundangebot im Öffentlichen Verkehr?
3. Wenn nein, warum nicht?
4. Welches Angebot auf den einzelnen Schienenstrecken in Österreich entspricht dem gesetzlich normierten Grundangebot?
5. Falls Sie diese Frage nicht beantworten können oder wollen – warum nicht?
6. Wie erklären Sie die geplante Einstellung des ohnedies bereits bis an die Schmerzgrenze ausgedünnten Schnellzugsangebots zwischen Österreichs zweit- und drittgrößtem Ballungsraum trotz der bereits erfolgten, aktuell laufenden und weiter geplanten Milliardeninvestitionen in die Schiene zwischen Linz und Graz a) den SteuerzahlerInnen, die die entsprechenden Streckenausbauten finanziert haben, b) der Öffentlichkeit vor dem Hintergrund der angeblichen Absichten der Bundesregierung, das Kyotoziel zu erreichen und generell Abgas- und Klimagas-Emissionen im Verkehr zu reduzieren?
7. Ist Ihnen bewusst, dass die Strecke Graz-Linz mehrere Sanierungsgebiete nach dem Luftreinhalterecht berührt und dass der Ersatz von elektrisch betriebenen Schnellzügen durch Feinstaub und Stickoxide emittierende Busse ein kontraproduktiver Beitrag zur Lösung der Feinstaub- und Stickoxid-Probleme in Österreich und konkret in diesen Sanierungsgebieten ist?
8. Welche konkrete Rechtsgrundlage besteht für die Zahlungsforderungen der ÖBB für die Aufrechterhaltung zumindest des bestehenden IC-Verkehrs Linz-Graz auf der Schiene?
9. Sind in den letzten 5 Jahren Zahlungen des Bundes für Gemeinwirtschaftliche Leistungen an die ÖBB direkt in den ÖBB-Fernverkehr geflossen?
10. Wenn ja, welche?
11. Wenn ja, auf welcher konkreten rechtlichen Grundlage?
12. Fließen im laufenden Jahr Zahlungen des Bundes für Gemeinwirtschaftliche Leistungen an die ÖBB direkt in den ÖBB-Fernverkehr?
13. Sind in den letzten 5 Jahren Zahlungen des Bundes für Gemeinwirtschaftliche Leistungen an die ÖBB für ÖBB-Schienenpersonennah- und -regionalverkehr ÖBB-PV-intern „umgeschichtet“, also an den ÖBB-Fernverkehr weitergereicht worden?

14. Wenn ja, in welchem Umfang jeweils in den Jahren 2004, 2005, 2006, 2007 und 2008?
15. Wenn ja, auf welcher konkreten rechtlichen Grundlage?
16. Wenn nein, wie erklären Sie sich wiederholte Medienberichte über derartige ÖBB-interne „Umschichtungen“ von für bestimmte andere Zwecke gewährten Öffentlichen Mitteln?
17. Erfolgen auch im laufenden Jahr derartige ÖBB-interne „Umschichtungen“?
18. Wie vertragen sich a) direkte oder b) indirekte gemeinwirtschaftliche Ausgleichszahlungen für ÖBB-Fernzüge beihilfenrechtlich mit der Liberalisierung des Schienen-Fernverkehrs?
19. Wie können Sie insbesondere das Problem des Beihilfenverdachts - also der Quersubventionierung von im Wettbewerb stehenden Sparten oder Angeboten der ÖBB aus dem Bereich der gemeinwirtschaftlichen Leistungen – verlässlich ausräumen?