

ENTSCHLIESSUNGSAНTRAG

des Abgeordneten Kunasek
und weiterer Abgeordneter

betreffend Sicherung der IC-Zugverbindungen Salzburg-Graz-Salzburg sowie verbindliche Regelungen im Schienengüterverkehr für alle Bahnanbieter in Österreich

eingebracht im Zuge der Debatte zu TOP 6, Bericht des Verkehrsausschusses über den Bericht der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie gem. §§ 48 und 49 Bundesbahngesetz zuletzt geändert mit BGBI. I Nr. 95/2009 sowie gemäß § 3 Privatbahngesetz 2004 über die im Jahr 2010 durch den Bund bei den ÖBB sowie bei den Privatbahnen bestellten gemeinwirtschaftlichen Leistungen (Gemeinwirtschaftlicher Leistungsbericht 2010) (III-276/1488 d.B.) in der 130. Sitzung des Nationalrates am 15. November 2011

„Was mit dem vorletzten Fahrplanwechsel der ÖBB bereits begonnen hat - nämlich mit der Streichung der für Pendler entlang der Strecke wichtigen IC-Frühverbindung zwischen Klagenfurt und Salzburg und der letzten IC-Verbindung in die Gegenrichtung - und was mit der Streichung der Direktverbindungen zwischen Linz und Graz seine Fortsetzung gefunden hat, soll nun mit der Einstellung von jeweils 3 der 6 Direktverbindungen von Salzburg nach Graz und von Graz nach Salzburg mit dem Fahrplanwechsel Ende 2011 fortgesetzt werden.

Auch die Tagesverbindung „Graz - Innsbruck“ wird gestrichen. Die logische Folge: Es kommt zu einem Fahrgastschwund. Reisende werden vom öffentlichen Verkehrsmittel Bahn vertrieben, obwohl im Einzugsbereich des „IC Salzburg - Graz“ zirka eine Million Menschen wohnen.

Diese Fahrplanänderung stellt auch einen dramatischen Rückschlag für die inneralpinen Regionen entlang der Strecke dar. In Salzburg ist davon insbesondere die Region „Enns-Pongau“ schwer getroffen. Vor Jahren wurde bereits der Regionalzugverkehr zwischen Bischofshofen und Radstadt eingestellt bzw. auf Bus umgestellt. Nun wird eine leichte Erreichbarkeit der Region „Enns-Pongau“ (Salzburg-Radstadt) - die bisher noch mit diesen Intercityverbindungen zwischen Salzburg und Graz einigermaßen aufgeschlossen war – in Frage gestellt. Aus einem Zweistundentakt wird nun ein Sechsstundentakt. Es ist vermutlich nur eine Frage der Zeit bis auch die verbliebenen Zugverbindungen Salzburg-Graz-Salzburg verschwinden, da bereits drei Busunternehmen einen Konzessionsantrag für dieselbe Strecke gestellt haben. Der ruinöse Wettbewerb zwischen Schiene und Straße könnte dann vermutlich auch noch diese letzten drei internationalen Verbindungen zur Einstellung bringen.

Die ab 2012 geplante Einstellung dieser drei Verbindungen stößt aber auch in der Steiermark auf heftigste Kritik („Damit wird das Land Steiermark vom internationalen Verkehr abgenabelt“). Befürchtet wird ferner, dass durch die Netzwirkung in den Knoten Leoben, St. Michael, Selzthal für das Murtal, das Mürztal und das Ennstal verloren geht und damit noch weniger Reisende das öffentliche Verkehrsmittel Bahn nutzen. Das Ergebnis: Bahnhöfe ohne Halt, diese Bahnhöfe haben keinen internationalen Verbindungsanschluss mehr.

WM Schladming und Tourismusregion

Das ÖBB-Management hat auch bei seinen angesagten Fahrplanänderungen scheinbar vergessen, dass 2013 in Schladming die Ski-Weltmeisterschaft stattfindet. Allein dies stellt den ÖBB kein gutes Zeugnis aus, wenn der Austragungsort einer Ski-Weltmeisterschaft in der Wintersaison mit der Bahn nur beschränkt erreichbar ist. Der Bahnhof in Schladming wird zur Zeit für 14 Tage Ski-WM 2013 mit einem Kostenaufwand (lt. BMVIT-Rahmenplan Steiermark) von 14,4 Mio. Euro (!) errichtet. Wozu, wenn dann ohnehin weniger Züge diese Strecke fahren? Dieser finanzielle Aufwand für einmal Ski-WM und einmal jährlich Nachtslalom ist aus Sicht der Steuerzahler mehr als hinterfragungswürdig.

Das Management und die Führungsspitze der ÖBB argumentiert die Einsparung von bestimmten Verkehrsverbindungen u.a. damit, dass etwa auf der Bahnstrecke Graz-Salzburg nur 32 Personen täglich fahren würden. Ein unhaltbares Argument aus Sicht der Benutzer, da die Bundesbahn Graz - Salzburg nicht Non Stop fährt, sondern in Leoben, St.Michael, Selzthal usw. stehen bleibt, wo Reisende (Pendler) aus der Region aus- oder zusteigen. Auch die bisherigen Zweistundentaktverbindungen Wien-Villach-Wien mit Umstieg in Leoben Richtung Graz und Enntals werden dadurch obsolet. Die Wahrheit ist eine andere. Die Waggons sind in dieser Region gut bis sehr gut ausgelastet, aber dies zählt für den Intercity-Verkehr und die Zählweise des ÖBB-Managementscheinbar nicht.

Die eigentlichen Hintergründe dieser Vorgangsweise des ÖBB-Managements sind in Wirklichkeit durch die Liberalisierung des Bahnmarktes begründet.

Auf dem österreichischen Bahnnetz bringen sich private Anbieter für den Markteintritt in Position und machen der ÖBB Konkurrenz. Ab Dezember 2011 wird auf der Westbahnstrecke die „Westbahn Management GmbH“ einen Personenfernverkehr zwischen Salzburg und Wien anbieten. Damit tritt ein privater Anbieter just auf einer Strecke in den Markt ein, die bereits bis dato zur bestbedienten Strecke in Österreich zählt. Auf dieser Strecke gibt es trotz des dichten Fahrplanangebots der ÖBB offenbar noch etwas zu verdienen, zumindest im Wege des Verdrängungswettbewerbs über den Preis. Und das wirtschaftliche Risiko scheint auf dieser Strecke gering zu sein. Dies erklärt auch, warum mit 26 Prozent nun die französische Staatsbahn SNCF beim Westbahnbetreiberunternehmen „Rail Holding AG“ eingestiegen ist. Leider zeigt dieser neue private Anbieter sein Können nicht auf der Strecke zwischen Salzburg und Graz oder Linz und Graz oder zwischen Innsbruck über den Pinzgau (Saalfelden, Zell am See, Taxenbach) und den Pongau (Schwarzach, St. Johann, Bischofshofen) nach Salzburg/Graz und dann nach Wien. Denn offenbar gibt es auf diesen Strecken für die privaten Aktionäre nichts zu verdienen!

Schließlich müsse man sich von „unrentablen Zügen“ trennen - heißt es in der ÖBB hinter vorgehaltener Hand - um den privaten Anbietern im Wettbewerb Paroli bieten zu können. Für Sentimentalitäten wie die Versorgung der Regionen bzw. für Pendler Verkehrsleistungen zu erbringen, ist da kein Platz mehr. Notwendig ist scheinbar eine gefüllte „Kriegskasse“, um mit einem privaten Anbieter auf der ohnehin bestversorgten Westbahn in eine Art „kannibalischen“ Wettbewerb treten zu können. So lautet offenbar die Devise. Das ist natürlich das genaue Gegenteil von Nachhaltigkeit, bedeutet Schaden für Regionen und Nachteile für die ÖBB-Reisenden, insbesondere die Pendler.

Mit dieser Entwicklung zeigt die Bahnliberalisierung - noch bevor sie richtig begonnen hat - ihr wahres Gesicht.

Um diesen Teufelskreis der Liberalisierung zu durchbrechen, bedarf es dringend verbindlicher Regelungen zur Sicherung des Personenverkehrs in Österreich. Das absehbare Marktversagen zu Lasten der ländlichen Regionen muss im Keim verhindert werden. In Analogie zu einem anderen Dienst der Daseinsvorsorge - dem Postmarkt - braucht es daher auch für den Personenverkehr auf der Schiene verbindliche Regelungen für alle Anbieter, um das „Rosinenpicken“ bzw. ein „Marktversagen“ zu verhindern.

Man kann nicht den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) allein die Last der wenig rentablen bzw. unrentablen Bahnstrecken umhängen. Die neuen privaten Betreiber auf der Westbahn wollen übrigens am Pendlerverkehr kräftig mitnaschen und verlangen – noch bevor sie einen Zug auf die Schienen gesetzt haben – 20 Mio. Euro an öffentlichen Subventionen. (SN. 20.10.2010) Genau so haben sich die ÖsterreicherInnen eine Liberalisierung immer vorgestellt. „Rosinenpicken“ und auch noch die Hand aufhalten.

Analog zum Postmarktggesetz (Universaldienst) sollte daher auch beim Schienenpersonenverkehr ein klar definiertes Grundangebot in Österreich gesetzlich vorgeschrieben werden. Als Grundsatz muss gelten: Alle Bahnanbieter (Marktteilnehmer) - ÖBB wie Private - müssen sich an der Versorgung der Regionen mit Schienenpersonenverkehrsleistungen beteiligen, sei es durch einen Ausgleichsfonds oder durch die Übernahme von Strecken und Zugsverbindungen mit geringer Nachfrage. Nur so kann der Wettbewerb insgesamt auf der Schiene in Österreich halbwegs fair ablaufen.“,

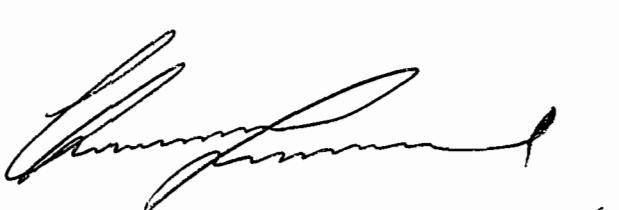
so die Begründung der im September 2011 von SPÖ-Abgeordneten eingebrachten Petition 121/PET.

Bislang hat diese Petition zu keinen Änderungen von Fahrplänen oder der Geldflüsse vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hin zur ÖBB (insbesondere im Rahmen der Gemeinwirtschaftlichen Leistungen) im Sinne dieser Petition geführt. Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSAНTRAG

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die zuständigen Mitglieder der Bundesregierung, insbesondere die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie, werden ersucht, auf das ÖBB-Management einzuwirken, den Personenfernverkehr auf der Strecke „Salzburg-Graz-Salzburg“ im bisherigen Umfang weiterhin sicherzustellen und in diesem Sinne die geplanten Streichungen der drei IC-Zugsverbindungen auf dieser Strecke zurückzunehmen (Inneralpiner Fernverkehr).“



15/1m

