

An den
Zweiten Präsidenten des Nationalrates
Karlheinz Kopf
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0033-I/PR3/2014
DVR:0000175

Wien, am 29. August 2014

Sehr geehrter Herr Präsident!

Der Abgeordnete zum Nationalrat DI Deimek und weitere Abgeordnete haben am 11. Juli 2014 unter der **Nr. 2200/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Leistungsrücknahmen in Oberösterreich im Personen- und Güterverkehr gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 12:

- Welche Leistungsrücknahmen sind im oberösterreichischen Schienenverkehr – jeweils im Personen- und Güterverkehr geplant?
- Welche Kostenersparnis entsteht dem Bund dadurch?
- Welche Kriterien liegen diesen Leistungsrücknahmen zugrunde?
- Gibt es eine Kosten/Nutzen-Betrachtung des oberösterreichischen Schienennetzes (Streckenkostenrechnung), bzw. eine Erhebung der Nutzung (Fahrgastzahlen bzw. transportierte Tonnage)?
- Welche Streckenteile werden in Zukunft vom Land Oberösterreich übernommen?
- Welche Streckenteile werden künftig von Schließungen betroffen sein und gibt es dazu alternative ÖPNV-Konzepte die eine Versorgung der betroffenen Region gewährleisten?
- Inwieweit stehen im oberösterreichischen Schienenverkehr geplante Leistungsrücknahmen im Personen- und Güterverkehr im Einklang mit der Forderung nach einer Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene sowie umweltpolitischen Aspekten?

- Prüft das Verkehrsministerium regelmäßig die Auswirkungen von Einsparungen im Schienenverkehr auf das öffentliche Verkehrsangebot?
- Wenn ja, welche Auswirkungen hatten Einsparungen im Schienenverkehr sowohl im Personen- als auch im Güterbereich in den letzten 5 Jahren auf den Gesamtverkehr sowie die Sicherheit auf Österreichs Straßen?
- Ist das Verkehrsministerium in die Suche nach Alternativen im Personen- und Güterverkehr im Falle von Leistungsrücknahmen im Schienenverkehr eingebunden?
- Wenn ja, in welcher Form?
- Wenn ja, welche Maßnahmen wurden diesbezüglich seitens des Verkehrsministeriums speziell im Falle Oberösterreichs gesetzt?

Im Bereich der Schieneninfrastruktur wird derzeit mit dem Land Oberösterreich die künftige Entwicklung von diversen regionalen Strecken geprüft. Vorrangiges Ziel ist es, den Öffentlichen Verkehr und insbesondere den regionalen Schienenpersonenverkehr für die Oberösterreicherinnen und Oberösterreicher attraktiver und effizienter zu gestalten. Es gilt dabei unter anderem zu klären, auf welcher Ebene (Bund bzw. ÖBB Infrastruktur AG oder Land) in Zukunft einzelne Streckenteile optimal bewirtschaftet werden können bzw. ein attraktives Angebot effizient bereitgestellt werden kann.


Eine optimale Verkehrspolitik muss, wie auch im Gesamtverkehrsplan für Österreich festgehalten, vernetzt betrieben werden. Länder und Gemeinden sind angehalten, hier aktive Rollen zu übernehmen: Es ist entscheidend, dass sich Länder und Regionen zur gesamtösterreichischen Verkehrspolitik bekennen und ein über das Grundangebot hinausgehendes Angebot an Öffentlichem Verkehr bestellen.

Aufgabe des Bundes ist es gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999, ein Grundangebot im Schienenpersonennah- und -regionalverkehr sicherzustellen. Dieser Verpflichtung kommt das bmvit im Rahmen der existierenden Verkehrsdiensteverträge (VDV), konkret mit der ÖBB-Personenverkehr AG und Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H., nach.

Insgesamt bestellt der Bund in Oberösterreich jährlich knapp über 9 Mio. Zugkilometer. Durch die Bestellung von zwei täglichen Direktverbindungen zwischen Linz und Graz wurden 2014 die Leistungen in Oberösterreich seit dem Inkrafttreten des VDV mit der ÖBB Personenverkehr AG im Jahr 2010 sogar beträchtlich ausgeweitet. Seitens des Bundes sind keine Leistungsrücknahmen geplant.

Die laufenden Gespräche mit dem Land Oberösterreich ändern auch nichts an der allgemeinen Zielsetzung der österreichischen Verkehrspolitik, österreichweit ein möglichst flächendeckendes Angebot im Schienengüterverkehr weiterhin sicherzustellen. Das österreichische Fördersystem im Schienengüterverkehr ist treffsicher gestaltet und zeigt Wirkung. Dies beweist nicht zuletzt ein Modal Split Anteil von konstant über 30 Prozent trotz schwieriger Rahmenbedingungen im Kontext der weltweiten Wirtschaftskrise.

Doris Bures

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Datum	2014-08-29T17:48:58+02:00
	Seriennummer	437268
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Signaturwert	JXf5QTW3y06ENv8SizBZw9/ndD7fW5I+5O/oDN16JJe4s59d7nLx3PC5n7PM9T6cA IFxmvhwv4BjV0xAbsoQqkGy5ZR0+HcVl8KluS2yaDkYzTjQ2ZSYRn/tKmXJ1lJKpn +3nH4BfixZXsuW7RbnDkfKePt1rNgNKi3+X3xY+hl=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	