

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

leonore.gewessler@bmk.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: 2023-0.068.419

24. März 2023

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Stöger, Genossinnen und Genossen haben am 25. Jänner 2023 unter der **Nr. 13615/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Vergabe von Verkehrsdienstleistungen in OÖ nach Fahrplanwechsel 2023/2024 gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Um wie viele Verbindungen wird durch diese Veröffentlichung von Verkehrsdienstleistungen das Mobilitätsangebot und die Mobilitätsqualität ausgeweitet?*

Auf der Weststrecke finden in den kommenden Jahren als Beitrag zur Erreichung der Klima- und Mobilitätsziele Österreichs umfangreiche Ausbaumaßnahmen statt, um die Strecke fit für die Herausforderungen der Zukunft zu machen. Die Verkehrsdienste können von den Eisenbahnverkehrsunternehmen WESTbahn Management GmbH und ÖBB PV AG grundsätzlich eigenwirtschaftlich erbracht werden.

Ziel meines Ressorts ist jedenfalls, auch während der baustellenbedingten Einschränkungen den Taktfahrplan und damit auch die Umsteigerelationen vollständig aufrecht zu erhalten und zu verbessern, um für die Kund:innen langfristig ein stabiles und hochwertiges Angebot sicherzustellen.

Dementsprechend, und um auch während der Bauarbeiten eine gute und verlässliche öffentliche Verkehrsanbindung für alle Menschen entlang der Bahn zu sichern, wurde eine gemeinwirtschaftliche Vergabe eines Grund-Angebots auf der Weststrecke in Erwägung gezogen. Die Planungen dazu fanden auf Basis des bestehenden und gut angenommenen Taktgefüges statt.

Zum gegebenen Zeitpunkt haben sich die Rahmenbedingungen im Hinblick auf die Baustellenplanung jedoch so geändert, dass eine weitere Erbringung der Taktverkehre auch ohne gemeinwirtschaftliche Bestellung des BMK möglich sein wird.

Zu Frage 2:

- *Sind Sie der Auffassung, dass ein Stundentakt das Mobilitätsinteresse der Bevölkerung abdeckt?*

Auf den Hauptstrecken werden im Schienenpersonenfernverkehr seitens meines Ministeriums zusätzlich zum Schienenpersonennahverkehr entsprechend den Verkehrsbedürfnissen wesentlich dichtere Taktverkehre als ein Stundentakt sichergestellt. So verkehren auf der Weststrecke zumeist mehr als vier Zugspare je Stunde.

Zu den Fragen 3 und 5:

- *Wie hoch ist die Verkehrsdichte im individuellen Verkehr auf den einzelnen Strecken in der Darstellung Werktagen außer Samstag, an Samstagen wenn Werktag und an Sonn- und Feiertagen?*
- *Wie ist das individuelle Verkehrsaufkommen auf jenen Strecken in jeder Zeit, wo sie einen Zweistundentakt ausschreiben?*

Die Fahrzeugfrequenzen im Individualverkehr im hochrangigen Autobahn- und Schnellstraßennetz können unter folgendem Link abgerufen werden:

<https://www.asfinag.at/verkehr-sicherheit/verkehrszahlung/>

Zu den Fragen 4, 6 und 7:

- *Wollen Sie den individuellen Verkehr wie in der Frage 3 dargestellt, auf den öffentlichen Verkehr verlagern? Wenn ja, reicht dann ein Stundentakt aus?*
- *Wollen Sie den individuellen Verkehr wie in der Frage 5 dargestellt, auf den öffentlichen Verkehr verlagern? Wenn ja, reicht dann ein Zweistundentakt aus?*
- *Können Sie sicherstellen, dass zwischen den Bezirkshauptstädten und der jeweiligen Landeshauptstadt ein Halbstundentakt in einer Reisezeit, die dem individuellen Verkehr entspricht, eingehalten wird? (Siehe Antrag auf ein Bundesverkehrszielegesetz).*

Der Weg zu einer klimaneutralen Mobilität wurde von mir im Mobilitätsmasterplan 2030 dargelegt. Die Verlagerung des Individualverkehrs zum klimaschonenden Öffentlichen Verkehr ist dabei ein wesentlicher Faktor. Eine vollständige Verlagerung des Individualverkehrs ist jedoch weder möglich noch sinnvoll. Vielmehr ist das Ziel, den verbleibenden Individualverkehr möglichst klimaschonend (z.B. durch Elektromobilität) abzuwickeln.

Wie bereits dargelegt, ist das Angebot im Öffentlichen Verkehr in den allermeisten Fällen wesentlich dichter als der in der Frage genannte Stundentakt. Das Angebot wird laufend evaluiert und gemeinsam mit den für die Nahverkehrsplanung gem. ÖPNRV-G 1999 zuständigen Ländern in Abhängigkeit von der Nachfrage ausgebaut.

Zu Frage 8:

- *Sie schreiben von Taktlücken. Halten Sie es für ein geeignetes Grundangebot, wenn bei einem Zweistundentakt Taktlücken eingeplant werden?*

Wie bereits oben erwähnt, besteht durch die Übereinanderlegung der einzelnen Zugsgattungen schon derzeit ein wesentlich dichteres Taktgefüge, das durch einen durch die Vorinformation beschriebenen Eingriff in die Fahrplangestaltung der derzeit eigenwirtschaftlichen Verkehre nicht geschmälert würde.

Taktlücken bzw. Taktabweichungen sind notwendig, um zusätzlich zum Schienenpersonenfernverkehr auch noch Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr und im Schienengüterverkehr abwickeln zu können. Ein reiner Taktverkehr im Fernverkehr wäre derzeit nur möglich, wenn der Güterverkehr und auch der Nahverkehr zurückgenommen würden, wobei letzteres nicht vorteilhaft für die Fahrgäste wäre.

Zu den Fragen 9 und 17:

- *Halten Sie es für angebracht, dass die „Hauptstadt des Mühlviertels“ Freistadt nur im Vierstundentakt bedient wird?*
- *Halten Sie es für ein richtiges Signal an die europäische Kommission, die die „Schober-Achse“ Graz nach Budweis als Teil des TEN Netzes aufnehmen will, nur mit untergeordneten Taktfrequenzen zu bedienen (Vierstundentakt nach Freistadt)?*

Für die Anbindung von Freistadt im öffentlichen Verkehr spielen insbesondere die bestehenden Busverbindungen eine wichtige Rolle, da damit einerseits das Zentrum von Freistadt und andererseits auch Ziele in Linz gut erschlossen werden können (der Bahnhof von Freistadt liegt aufgrund der geographischen Gegebenheiten rund 3 km vom Zentrum entfernt). An Werktagen bestehen rund 40 Busverbindungen pro Richtung in der Relation Freistadt – Linz, womit attraktive Takte besonders zu den Hauptverkehrszeiten im öffentlichen Verkehr angeboten werden.

Im Schienenpersonenfernverkehr bestehen derzeit vierstündlich Verbindungen zwischen Linz, Freistadt, Budweis und Prag. Mittelfristig – nach Fertigstellung der tschechischen Ausbaumaßnahmen zwischen Budweis und Prag – ist gemeinsam mit den tschechischen Partner:innen ein Zweistundentakt im Fernverkehr avisiert. Weiters bestehen derzeit ebenfalls vierstündlich Verbindungen im Schienenpersonenregionalverkehr (mit mehr Zwischenhalten und etwas längerer Fahrzeit) zwischen Linz, Freistadt und Budweis. Zusammen mit den Fernverkehrsverbindungen ergibt sich dadurch schon derzeit in etwa ein Zweistundentakt zwischen Freistadt und Linz.

Derzeit wird die Summerauer Bahn von der ÖBB-Infrastruktur AG modernisiert, insbesondere die Bahnhöfe und Haltestellen werden erneuert, barrierefrei ausgebaut und die Strecke inkl. der Sicherungstechnik dem aktuellen Stand der Technik angepasst.

Eine maßgebliche Verkürzung der Fahrzeit und Verdichtung des Verkehrsangebotes wäre allerdings nur mit einem umfangreichen Ausbau der Infrastruktur möglich. Aufgrund der geographischen Gegebenheiten wäre dieser jedenfalls äußerst aufwändig. Ob und wann ein derartiger Ausbau im gesamtösterreichischen Kontext sinnvoll ist, wird derzeit im Rahmen des Projektes „Zielnetz 2040“ in Abstimmung mit Tschechien untersucht.

Zu Frage 10:

- *Sind die öffentlichen Dienstleistungsaufträge bereits vergeben? Wenn ja, wann wurden sie an welche Unternehmen vergeben? Wenn nein, wann ist mit einer Vergabe zu rechnen?*

Auf der Weststrecke wurde eine Direktvergabe an die ÖBB-PV AG und eine Direktvergabe an die WESTbahn GmbH angekündigt. Ein allfälliger Vertragsabschluss gem. Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 wäre frühestens ein Jahr ab Vorinformation zulässig gewesen.

Zum gegebenen Zeitpunkt haben sich die Rahmenbedingungen im Hinblick auf die Baustellenplanung jedoch so geändert, dass eine weitere Erbringung der Taktverkehre auch ohne gemeinwirtschaftliche Bestellung des BMK möglich sein wird.

Zu den Fragen 11 und 12:

- *Wurde diese Vorinformation für öffentliche Dienstleistungsaufträge mit den betroffenen Verkehrsverbünden in Niederösterreich, Oberösterreich, Salzburg und Tirol abgestimmt?*
- *Können die Verkehrsverbünde neben diesen Angeboten weitere Verdichtungen beauftragen?*

Verkehrsdienstbestellungen im Schienenpersonenfernverkehr erfolgen gem. den Bestimmungen des ÖPNRV-G 1999 alleine durch den Bund. Verkehrsdienstbestellungen im Schienenpersonennahverkehr erfolgen gemeinsam durch Bund und Länder bzw. Verkehrsverbünde. Zweck der Vorinformation war insbesondere auch, die sonst eigenwirtschaftlich erbrachten Verkehrsdienste im Falle der baustellenbedingten infrastrukturellen Einschränkungen besser mit den Nahverkehrsplanungen der Länder bzw. Verkehrsverbünde abstimmen zu können.

Die Länder bzw. Verkehrsverbünde haben sich mit meinem Ministerium hier zu einer abgestimmten Vorgangsweise verständigt.

Zu Frage 13:

- *Wie begründen Sie die Bedienung des Bahnhofes Tullnerfeld im Vergleich zur Nichtbedienung der Bahnhöfe Neumarkt am Wallersee, Vöcklabruck, Attnang-Puchheim, St. Valentin und Amstetten in der Vergabe der Fernverkehrsdienstleistungen zwischen Wien und Innsbruck?*

Eine Bedienung der genannten Bahnhöfe wird im Gesamtsystem jedenfalls weiterhin gegeben sein.

Zu Frage 14:

- *Wie wollen Sie sicherstellen, dass Reisende von der europäischen Kulturhauptstadt 2024 Bad Ischl oder von Steyr den Hauptbahnhof Wien oder den Bahnhof Flughafen Wien ohne Anbieterwechsel erreichen können?*

Zweck der Vorinformation war, die sonst eigenwirtschaftlich erbrachten Verkehrsdienste im Falle der baustellenbedingten infrastrukturellen Einschränkungen besser auch im Hinblick auf die Kulturhauptstadt 2024 Bad Ischl abstimmen zu können.

Zu Frage 15:

- *Wird es ein einheitliches Ticket von zB. von Steyr nach Flughafen Wien geben?*

Die Schaffung eines für den Fahrgast optimalen Ticket- und Tarifsystems, auch bei einer unternehmensübergreifenden Routenwahl, ist als Prämisse jedweder gemeinwirtschaftlichen Beauftragung zu sehen.

Zu Frage 16:

- *Wie stellen Sie den Takt zwischen den Anschlussbahnen an den Bahnhöfen Neumarkt am Wallersee, Vöcklabruck, Attnang-Puchheim, St. Valentin und Amstetten und den (neuen) Anbietern her?*

Zweck der Vorinformation war, die sonst eigenwirtschaftlich erbrachten Verkehrsdienste im Falle der baustellenbedingten infrastrukturellen Einschränkungen besser mit den Verkehrsleistungen der Nebenbahnen abstimmen zu können.

Leonore Gewessler, BA