

Abg. z. NR Dr.in Eva Glawischnig- Piesczek

Grüner Klub im Parlament

1017 Wien

XXIV.GP.-NR
Nr. 60 /Pet.
22. Sep. 2010

An die

Präsidentin des Nationalrates

Mag.a Barbara Prammer

im Hause

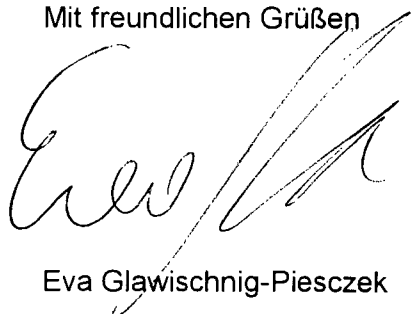
Wien, am 22. September 2010

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

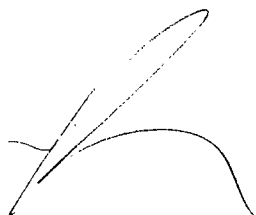
in der Anlage übermittle ich die Petition **"EISENBAHN LEBEN"** Eisenbahn-Verkehrspolitik-Probleme und -Lösungen am Beispiel der Wiener S-Bahn-Linie „S80“ und der Haltestelle „Lobau“ im Sinne des § 100 Abs. 1 Z.1 GOG mit dem Ersuchen um geschäftsordnungsmäßige Behandlung.

Ergänzend rege ich in Übereinstimmung mit dem gut begründeten Wunsch der Verfasserinnen und Verfasser dieser Petition bereits an dieser Stelle **die Zuweisung an den Verkehrsausschuss** an.

Mit freundlichen Grüßen



Eva Glawischnig-Piesczek



Petition

„EISENBAHN LEBEN“

**Eisenbahn-Verkehrspolitik-Probleme und -Lösungen
am Beispiel der Wiener S-Bahn-Linie „S80“ und der Haltestelle „Lobau“**

zur Befassung des Nationalrats

sowie

zur Zuweisung an den NR-Verkehrsausschuss

Bürgerinitiativen

Zur Erhaltung und Attraktivierung der Wiener S-Bahn-Linie S80 sowie der Haltestelle „Lobau“

Hintergrund

Die S-Bahn-Linie S80 und deren Haltestellen fristen derzeit im Wiener Verkehrsgefüge eher ein „Schatten-Dasein“ (und weisen im Vergleich zu den großen S-Bahn-Relationen und -Knoten auch ein weniger starkes Passagier-Aufkommen auf), sind aber für die lokale Bevölkerung bzw. Wirtschaft sowie für doch immerhin Zehntausende Erholungssuchende und Nationalpark-Gäste wichtige Verkehrseinrichtungen.

Dennoch werden aktuell weitere Verschlechterungen beim Angebot auf dieser Achse vorbereitet.

Die S-Bahn-Linie stellt jedoch, sofern sie attraktiviert wird, eine wichtige und marktfähige Nord-Süd-Magistrale des Öffentlichen Verkehrs dar, die einen großen Teil Wiens mit stark wachsender Bevölkerung (Wien 22, Donaustadt) u. a. mit dem zukünftigen Hauptbahnhof bzw. weite Teile Wiens mit dem wichtigen Erholungsraum Lobau verbindet. Von besonderer Bedeutung ist eine Verdichtung des Intervalls auf 15 Minuten, derzeit nur 30 Minuten, ab Dezember 2010 nur 60 Minuten.

Eine wichtige Maßnahme ist die Weiterführung der Züge in Richtung Süden (Meidling, Liesing, Mödling) sowie in Richtung Osten (Aspern, Marchegg, Theben, Pressburg); im Raum Wien stellt die „S80“ eine – heute aus Intervall-Gründen nur eingeschränkt attraktive - Alternative zur stark belasteten Autobahn A23 („Süd-Ost-Tangente“) dar. Richtung Osten ist eine Elektrifizierung der Strecke erforderlich (dies auch zur wirtschaftlicheren und ökologischeren Abwicklung des Güter- und des übrigen Verkehrs) – dann aber hätte die Linie sogar eine internationale Bedeutung als niedrigschwellige Ballungsraum-Verbindung.

Im Zusammenhang mit der S-Bahn-Linie „S80“ ist weiters ganz besonders die S-Bahn-Linie „S45“ zu nennen („Vororte-Linie“, heute Hütteldorf – Ottakring – Heiligenstadt – Handelskai), deren Züge von Handelskai über Praterkai („S80“), Hafen, Kaiserebersdorf („S7“ Richtung Flughafen, Wolfsthal) und weiter Richtung Südwesten zu führen wären; die Weiterführung wird seit Jahrzehnten angedacht, jedoch wird das Projekt immer wieder um jeweils zehn Jahre verschoben (wohl unter Mitwirkung vermeintlich konkurrierender Verkehrs- bzw. Infrastruktur-Unternehmen).

Die in den 30er-Jahren in Betrieb genommene Schnellbahn-Haltestelle „Lobau“ wurde bereits einmal aufgelassen und abgetragen, nämlich im Mai 1995, und zwar im Zusammenhang mit der Errichtung des Donau-Kraftwerks „Freudenau“ (Hebung der Ostbahn-Brücke). Die Haltestelle wurde aber bereits etwa ein Jahr später, nämlich im August 1996 wieder in Betrieb genommen, wobei diese so außergewöhnliche wie bemerkenswerte Entwicklung auf zwei wesentliche Faktoren zurückzuführen ist; erstens auf die Aktivitäten einer ungewöhnlich engagierten Bevölkerung (Fahrgäste) vor Ort, zweitens auf die Unterstützung durch ein breites politisches Bündnis aller Parteien.

Aktuelle Situation

Zwischenzeitlich wurde die Haltestelle „Lobau“ abermals zur ersatzlosen Auflassung per Oktober 2010 vorgesehen; dies mit dem vordergründigen Argument, dass die neue U-Bahn-Linie „U2“ als Ersatz diene. Allerdings bedient die „U2“ nicht den Stadtteil Lobau (Entfernung der alternativen Haltestellen „Stadlau“ und „Donaustadt-Brücke“ jeweils mehr als einen Kilometer bei gleichzeitig schwieriger Zugänglichkeit), sodass es zu einer unzumutbaren Verschlechterung für die Fahrgäste, aber auch für die Marktteilnahme der ÖBB Personenverkehr AG gekommen wäre.

Die Auflassung der Haltestelle wurde nach massiven Protesten der Bevölkerung und von drei Parteien (ÖVP, FPÖ und Grüne) vorerst zurückgestellt und steht nun für Dezember 2010 ins Haus, sofern sich Stadt/Land Wien und ÖBB nicht auf die dauerhafte Beibehaltung und Attraktivierung der Haltestelle einigen.

Weiters soll die S-Bahn-Linie S80 ab Dezember 2010 nur mehr auf einem Teil-Abschnitt und im Stunden-Takt verkehren (bisher alle 30 Minuten), wobei damit auch die Gefahr einer gänzlichen Auflassung dieser Linie gegeben ist, sofern sich Stadt/Land Wien und ÖBB nicht auf die dauerhafte Beibehaltung und Attraktivierung der S-Bahn-Linie einigen.

Die Bürgerinitiativen nehmen die Probleme der S-Bahn-Linie S80 und der Haltestelle Lobau zum Anlass, den Nationalrat sowie die Bundesregierung nicht nur um Unterstützung in der konkreten Angelegenheit (Erhalt/Attraktivierung von „S80“ und Haltestellen) zu ersuchen, sondern eine gänzliche Reform des Öffentlichen bzw. des Eisenbahn-Verkehrs zu empfehlen.

Grundlage der Petition

Die Probleme der S-Bahn-Linie S80 und der Haltestelle Lobau widerspiegeln einen großen Teil jener Probleme, welche als Ursachen für die seit Jahrzehnten feststellbare Negativ-Entwicklung des Eisenbahn- bzw. des Öffentlichen Verkehrs angesehen werden können.

Die Bürgerinitiativen erlauben sich, den Nationalrat, in der Folge auch den Bundesrat und die Landtage sowie die Bundesregierung und die Landesregierungen zu ersuchen, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um den Eisenbahn- bzw. den Öffentlichen Verkehr in eine positive Richtung zu entwickeln bzw. auf Dauer tragfähig auszurichten, wobei es speziell auch um die ÖBB bzw. die von diesen heute zu verantwortenden Bereiche und Aktivitäten geht (v. a. Infrastruktur, Personenbeförderung, Güterbeförderung, Bau).

Diese Maßnahmen, deren Umsetzung in Gesetzgebung und/oder Vollziehung weithin Bundessache ist, wären im Sinne der Fahrgäste, der verladenden Wirtschaft, des Personals, der Gemeinden und Regionen, ganz besonders aber auch zur Sicherung und Attraktivierung des Standortes Österreich unverzüglich zu beraten und umzusetzen.

Forderungen

1.) Die geplante Schließung der S80-Haltestelle Lobau in Wien-Donaustadt und die geplanten weiteren Angebotsverschlechterungen entlang der heutigen S-Bahn-Linie S80 sollen nicht umgesetzt werden, im Gegenteil soll als Beitrag zur Lösung der wachsenden Verkehrsprobleme incl. Luft- und Lärmbelastung im Nordosten Wiens ein Attraktivierungskonzept entwickelt und umgesetzt werden.

Begründung: Die Haltestelle Lobau und ein akzeptables Angebot auf der S80 insgesamt kann nicht durch die Verlängerung der U-Bahn Linie U2 ersetzt werden, für sehr viele Menschen im Stadtteil Lobau und darüber hinaus z. B. im Raum Hirschstetten wären mit der Umsetzung der bisherigen Pläne massive Verschlechterungen verbunden.

2.) Die Versorgungsdichte bzw. Versorgungsqualität des Öffentlichen Verkehrs als Element der Daseinsvorsorge-Verschuldung der Öffentlichen Hand ist österreichweit einheitlich zu organisieren, wobei ausländische Best-Practice-Modelle (z. B. Schweiz, Deutschland, Niederlande) zur Orientierung dienen sollen. Dabei ist auf Raumplanungs-, Siedlungs-, Umwelt- und wirtschaftliche Gesichtspunkte zu achten.

Begründung: Die Causa „S80“ zeigt, dass die Verkehrsplanung bzw. die Entwicklung des Öffentlichen Verkehrs nicht immer objektiv nachvollziehbar ist, sondern sehr oft von Interessen einzelner Beteiligter (z. B. konkurrierende Infrastruktur-Unternehmen etc.) geprägt ist. Das ist im Falle der „S80“ etwa im Hinblick auf die Planung der U-Bahn-Linie „U2“ feststellbar.

3.) Die Benützbarkeit des Öffentlichen Verkehrs ist durch administrative Vereinfachungen (z. B. Fahrkarten-Erwerb, -Geltungsbereiche etc.) zu verbessern; dies betrifft insbesondere die Einführung österreichweit gültiger Zeitkarten (z. B. „Österreich-Ticket“ etc.), die für möglichst alle Verkehrsunternehmen – Schiene und Straße (in der Schweiz u.a. auch für die Linien-Schifffahrt) – gelten sollten.

Begründung: Die Causa „S80“ zeigt, dass die einfache Benützbarkeit des Öffentlichen Verkehrs auch in Fahrkarten-Hinsicht etc. gegeben sein muss; so sind z. B. mehrere Haltestellen der S-Bahn-Linie „S80“ ohne Fahrkarten-Automaten, zudem gibt es auch in den Zügen (ohne Begleit-Personal!) keine Möglichkeit des Fahrkarten-Erwerbs.

4.) Neugestaltung bzw. Neuverfassung der Rechtsgrundlagen für den Eisenbahn- bzw. den Öffentlichen Verkehr. Dies betrifft insbesondere (aber nicht nur) das Eisenbahngesetz (BGBl. 60/1957), die Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung (BGBl. Nr. 398/2008) sowie das ÖPNRV-Gesetz (BGBl. Nr. 204/1999).

Besondere Bedeutung kommt der staatlichen Unabhängigkeit, dem Prinzip der Gewaltenteilung und einer Aufwertung der Behörden, welche nicht gleichzeitig die Eigentümerschaft über Verkehrs- oder Infrastruktur-Unternehmen ausüben sollten, zu.

Begründung: Die Causa „S80“ zeigt, dass es z. T. unzulängliche, z. T. nicht bestehende, z. T. intransparente Rechtsgrundlagen gibt. So wurde etwa ...

- a) ... seitens der ÖBB in den Raum gestellt, Teile der betreffenden Eisenbahn-Strecke bzw. der Station Lobau seien rechtswidrig – und daher nicht weiter zu betreiben bzw. zu bedienen. Allerdings sind die entsprechenden Anlagen in ihrer konkreten Gestalt nicht auf Grund bundesgesetzlicher, sondern auf Grund ÖBB-interner Regelungen errichtet worden;
- b) ... seitens des Landes Wien eine Kompetenz in Sachen Öffentlicher Verkehr, soferne Verkehrsdienstleistungen durch die ÖBB Personenverkehr AG erbracht würden, überhaupt in Abrede gestellt.

5.) Neugestaltung bzw. Neuverfassung der Rechtsgrundlagen für den Eisenbahn- bzw. den Öffentlichen Verkehr auch in sprachlicher wie auch allgemein inhaltlicher Form („Entrümpelung“); dies betrifft insbesondere den Geist der Gesetze und die daraus abzuleitenden Kompetenzen und Verpflichtungen für die Bundesregierung (speziell etwa den/die Verkehrsminister/in) und die Landesregierungen. So sind z. B. die Verordnungsermächtigungen bei entsprechender Notwendigkeit tatsächlich unverzüglich umzusetzen; dies gilt ebenfalls für die Implementierung des EU-Rechts.

Begründung: Die Causa „S80“ zeigt, dass es nicht nur für die allgemeine Öffentlichkeit und die Politik schwierig ist, die Materie zu erfassen, sondern dass sich auch Behörden und Fachleute über die Interpretation der Gesetze nicht immer einig sind.

6.) Neugestaltung bzw. Neuverfassung der Rechtsgrundlagen für die Finanzierung der Infrastruktur für den Eisenbahn- bzw. den Öffentlichen Verkehr, wobei durch völlige Investitions-Transparenz in Verbindung mit verbindlichen Zweck- und Nutzen-Garantien die Möglichkeit einer besseren Beobachtung durch die allgemeine Öffentlichkeit (Partizipation) über die tatsächliche Entwicklung des Öffentlichen Verkehrs eingeräumt wird; ebenso die bessere Kontrollierbarkeit und die Vermeidung von Doppel-Finanzierungen.

Begründung: Die Causa „S80“ zeigt, dass es immer wieder Investitionen und Programme gibt, die ohne konkrete dauerhafte Zweck-Bindung getätigt werden und der Zweck der Investitionen nicht immer nachvollziehbar und/oder von dauerhaftem Nutzen ist.

7.) Die Eisenbahn-Infrastruktur ist als „immobiler“ Grundlage des Eisenbahn- bzw. des Öffentlichen Verkehrs zu verstehen und hat daher allen Verkehrsunternehmen in gleichem Maße und zu gleichen Bedingungen zur Verfügung zu stehen; dabei geht es u. a. auch um Ziel- bzw. sog. Trassen-Konflikte zwischen Personen- und Güterverkehr. Zur Herbeiführung dieses Umstandes erscheint es wünschenswert, dass Verkehrs- und Infrastruktur-Unternehmen nicht gesellschaftsrechtlich miteinander verbunden sind.

Begründung: Die Causa „S80“ zeigt, dass es derzeit speziell auf Strecken von Quasi-Infrastruktur-Monopolen schwierig bis unmöglich ist, Netzneutralität herzustellen und z. B. alternative Verkehrsunternehmen mit der Erbringung von Verkehrsdienstleistungen zu beauftragen.

8.) Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen, speziell die ÖBB Infrastruktur AG, sind möglichst von den Aktivitäten eines Bau-Unternehmens zu entbinden (nicht aber von der Erhaltung der Infrastruktur), wobei auch eine gesellschaftsrechtliche Verbindung mit Bau-Unternehmen zu vermeiden ist.

Begründung: Die Causa „S80“ und die aktuelle Lage der ÖBB Infrastruktur AG zeigen, dass sich die Aufgabe einer dauerhaft tragfähigen Betriebsführung mit den Aufgaben eines Bau-Unternehmens nicht in Einklang bringen lässt; es kommt dadurch immer wieder zu Nachteilen für die Betriebsführung bzw. für die Fahrgäste und die verladende Wirtschaft sowie für die Verkehrsunternehmen.

9.) Die Eisenbahn-Infrastruktur ist möglichst nach Kosten-Nutzen-Faktoren zu entwickeln, wobei Projekte, die keinen oder nur einen geringen Nutzen für den Öffentlichen Verkehr haben, zurückzustellen sind; Zweckmäßigkeit, Benützbarkeit und Dauerhaftigkeit wären primär zu berücksichtigende Faktoren.

Begründung: Die Causa „S80“ zeigt, dass es zahlreiche Projekte des Öffentlichen Verkehrs gibt, deren Nutzen im Verkehrssystem kaum feststellbar ist oder auch negative Auswirkungen hat, so etwa die Errichtung überdimensionierter Bahnhöfe und Haltestellen.

10.) Die Eisenbahn-Infrastruktur ist v. a. in Sachen Sicherheit und Zugleittechnik auf dem „Stand der Technik“ zu halten, dies aus Gründen der Gefahren-Reduktion (Störungen und Unfälle) sowie zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Anlagen.

Begründung: Die Causa „S80“ zeigt, dass die Sicherheit und die Wirtschaftlichkeit des Verkehrs wegen z. T. nicht vorhandener oder veralteter Technologien nicht in dem erforderlichen Ausmaß gewährleistet ist.

11.) Die Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs sind nach dem „Stand der Technik“ auszustatten bzw. zu betreiben, wobei es speziell in Sachen Sicherheit (Hilfe-Holung, Vermeidung von Störungen, Unfällen, Unfall-Schäden, Vandalismus, Verbrechen) sowie in Sachen Fahrgast-Information und Zugänglichkeit einen großen Handlungsbedarf gibt.

Begründung: Die Causa „S80“ zeigt, dass die Haltestellen z. T. in unzumutbarem Zustand sind, dies nicht nur wegen Vandalismus, sondern auch von der Grundausstattung her, wobei die Sicherheit der Fahrgäste und des Personals in immer größerem Maße durch Fremdeinwirkung gefährdet wird.

12.) Die Fahrzeuge des Öffentlichen Verkehrs sind nach dem „Stand der Technik“ auszustatten bzw. zu betreiben, wobei es speziell in Sachen Sicherheit (Vermeidung von Störungen, Unfällen, Unfall-Schäden, Vandalismus, Verbrechen) sowie in Sachen Fahrgast-Information und Zugänglichkeit einen großen Handlungsbedarf gibt.

Begründung: Die Causa „S80“ zeigt, dass z. B. Fahrzeuge eingesetzt werden, die für den Einsatz im S-Bahn-Verkehr wenig oder gar nicht geeignet sind (ÖBB, Baureihe „Talent“), weil sie nicht über die entsprechende Leistung verfügen und auch sonstige Voraussetzungen nicht erfüllen.

13.) Die Erbringung von Verkehrsdienstleistungen im SPNV hat grundsätzlich nur in personalbegleiteten Zügen zu erfolgen (Ausnahme: Bus- und bestimmte innerstädtische Verkehre nach Abstimmung mit den Gebietskörperschaften).

Begründung: Die Causa „S80“ zeigt, dass es für die Sicherheit und Wirtschaftlichkeit des Verkehrs nicht vorteilhaft ist, wenn auf Zugbegleit-Personal verzichtet wird.

14.) Die Beschaffung von Fahrzeugen für die Personenbeförderung hat, sofern damit auch Relationen des Nahverkehrs bedient werden, in Abstimmung mit den Gebietskörperschaften und Fahrgast-Kommissionen (siehe unten) zu erfolgen. Industriepolitik- bzw. Standort-„Deals“ zu Lasten der Verkehrsunternehmen bzw. des Öffentlichen Verkehrs sind zu vermeiden.

Begründung: Die Causa „S80“ zeigt, dass Fahrzeuge eingesetzt werden, die z. B. auf Grund mangelnder Leistung die Leistungsfähigkeit der Strecke beeinträchtigen und damit den Personen-Nahverkehr gegenüber Personen-Fernverkehr und Güterverkehr unter Druck bringen.

15.) Neugestaltung bzw. Neuverfassung der Rechtsgrundlagen für die Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs im Allgemeinen. Die Verantwortung ist gemeinsam mit den dafür vom Bund verwalteten Geldern an die Länder zu übertragen, wobei das positive Beispiel der Regionalisierung des Nahverkehrs in Deutschland als Vorbild zu betrachten ist. Die Maßnahme gilt sowohl für den Nah-, als auch für den Fern-Verkehr, sofern vertragliche Zuschüsse bezahlt werden.

Begründung: Die Causa „S80“ zeigt (wie auch die allgemeine Lage des Öffentlichen Verkehrs), dass die vielschichtigen Kompetenzen (z. T. Bund, Länder, Gemeinden, Dritte, Unternehmen) völlig unübersichtlich und intransparent sind, wobei die Effektivität des Mitteleinsatzes nicht gegeben ist und die Wirtschaftlichkeit wie auch Leistungsfähigkeit des Öffentlichen Verkehrs geschmälert wird.

16.) Neugestaltung bzw. Neuverfassung der Rechtsgrundlagen für die Finanzierung von Verkehrsdienstleistungen bzw. von Verkehrsunternehmen, wobei es im Kern darum geht, dass in Zukunft ausschließlich solche Verkehrsdienstleistungen finanziert bzw. kofinanziert werden dürfen, die rechtsverbindlich, konkret und überprüfbar vereinbart werden (z. B. quantitativer und qualitativer Umfang), wobei nicht- oder mangelhaft erbrachte Leistungen mit verbindlichen Sanktionen (Kürzung oder Aussetzung der Zahlungen) zu belegen sind.

Begründung: Die Causa „S80“ belegt, dass es – wie auf Bundesebene zwischen BMVIT und ÖBB – immer wieder ÖPNV-Finanzierungen und Verkehrsdienste-Verträge gibt, welche tatsächlich den Charakter einer Vereinbarung über Pauschal-Zahlungen haben (und in denen die zu erbringenden Leistungen nicht nachvollziehbar dargestellt sind); im Falle der Wiener Stadt- bzw. Landes-Regierung ist es beispielsweise und großteils nicht unähnlich den Geschäftsbeziehungen zwischen BMVIT und ÖBB so, dass ...

- a) ... bei verschiedenen Anlässen eine vertragliche Bindung zwischen Stadt Wien und ÖBB in Sachen „S80“ in Abrede gestellt, obwohl es einen aufrechten Vertrag gibt, der auch die „S80“ berührt bzw. regelt,
- b) ... es nach wie vor Zahlungen an Verkehrsunternehmen wie ÖBB Personenverkehr AG und Wiener Linien gibt (durch Verkehrsdienste-Verträge geregelt), in denen die zu erbringenden Leistungen nun oberflächlich, nicht aber konkret und überprüfbar definiert sind,
- c) ... es nach wie vor Zahlungen an Verkehrsunternehmen wie ÖBB Personenverkehr AG und Wiener Linien gibt (durch Verkehrsdienste-Verträge geregelt), die in uneingeschränkter Form geleistet werden, obwohl es nicht- oder mangelhaft erbrachte Leistungen gibt.

17.) Neugestaltung bzw. Neuverfassung der Rechtsgrundlagen, um die Bundesregierung bzw. die Länder zu verpflichten, dass Verkehrsunternehmen, welche über einen längeren Zeitraum auf bestimmten Relationen bzw. Teil-Netzen ihre Verkehrsdienstleistungen in unzuverlässiger, unzumutbarer oder in sonstiger mangelhafter Weise oder auch gar nicht erbringen (bzw. Leistungen einstellen), von der weiteren Erbringung der jeweiligen Dienstleistung entbunden werden, und zwar zum jeweiligen Fahrplan-Wechsel, frühestens jedoch acht Monate nach dem Entbindungsbeschluss, wobei in Verträgen und sonstigen Grundlagen für diesen Fall Vorsorge zu treffen ist.

Begründung: Die Causa „S80“ und das Qualitätsniveau des Wiener S-Bahn-Verkehrs zeigen, dass es über einen längeren Zeitraum z. T. völlig unzumutbare Bedingungen für die Fahrgäste gibt (grobe Verspätungen, Zug-Ausfälle, System-Zusammenbrüche etc.), wobei es für die Fahrgäste mittlerweile praktisch täglich zu unangenehmen Ereignissen kommt; dem wäre u. a. durch „Entbindungsmöglichkeiten“ entgegenzuwirken.

18.) Neugestaltung bzw. Neuverfassung der Rechtsgrundlagen im Hinblick auf die Information der allgemeinen Öffentlichkeit, der Fahrgäste, der verladenden Wirtschaft und der Gebietskörperschaften über die Entwicklung der Infrastruktur bzw. die Verkehrsangebote, wobei es v. a. um die Fahrpläne und Fahrplan-Änderungen geht; letztere sollten grundsätzlich nur mehr

zum Zeitpunkt des jährlichen Fahrplan-Wechsel zulässig sein sollten (Ausnahmen nur mehr in begründeten Einzelfällen), wobei die beabsichtigten Änderungen eineinhalb Jahre vor dem Jahres-Termin öffentlich gemacht werden müssen.

Begründung: Die Causa „S80“ zeigt, dass die ÖBB bzw. die Gebietskörperschaften immer wieder sehr kurzfristige Änderungen des Verkehrsangebotes beschließen (so ist etwa der tatsächliche Jahres-Fahrplan 2011 der S-Bahn-Linie S80 zum Zeitpunkt der Verfassung dieser Petition im Oktober 2010 noch immer nicht absehbar).

19.) Neugestaltung bzw. Neuverfassung der Rechtsgrundlagen für die Rechte der Fahrgäste und der verladenden Wirtschaft zur Erhöhung der Verkehrsqualität, speziell der Zuverlässigkeit, wobei die Nicht- oder mangelhafte Erbringung von Leistungen zu tatsächlich entsprechenden Konsequenzen (u. a. Ausgleichszahlungen) führen muss.

Begründung: Die Causa „S80“ bzw. das Qualitätsniveau der Wien Wiener S-Bahn zeigen, dass den Negativ-Entwicklungen u. a. durch Ausgleichszahlungen für die Geschädigten zu begegnen ist.

20.) Neugestaltung bzw. Neuverfassung der Rechtsgrundlagen für die Teilnahme der Fahrgäste, der verladenden Wirtschaft und der allgemeinen Öffentlichkeit an der Entscheidungsfindung durch die Einrichtung unabhängiger Fahrgast-Kommissionen, die bei den zuständigen Gebietskörperschaften einzurichten sind (und mit abhängigen Fahrgast-Beiräten von Verkehrsunternehmen nichts zu tun haben).

Diese Fahrgast-Kommissionen sind speziell über alle Veränderungen im Verkehrsangebot zu informieren – bereits in der Phase der Planung, spätestens aber eineinhalb Jahre vor Inkrafttreten (Ausnahmen in begründeten Fällen) – und ist zu diesen jeweils eine Stellungnahme einzuholen; weiters sind alle Beschwerden, Streitfälle, Verbesserungsvorschläge, die bei Verkehrs- oder Infrastruktur-Unternehmen oder bei Gebietskörperschaften einlagen, zugänglich zu machen. Die Kommissionen tagen öffentlich.

Begründung: Die Causa „S80“ zeigt, dass eine frühzeitige Orientierung der Öffentlichkeit und der Fahrgäste den Irrweg einer kurzfristigen Schließung bzw. Wiedereinrichtung von Haltestellen vermeiden würde.

21.) Die physischen und psychischen Arbeitsbedingungen des Personals sind nachhaltig zu verbessern, wobei dafür speziell das Verkehrsarbeitsinspektorat aufzuwerten und seine parteipolitisch oder durch Interessen von Unternehmen motivierte Beeinflussung zu unterbinden ist.

Begründung: Die Causa „S80“ zeigt, dass auch im Bereich des Öffentlichen Verkehrs bzw. in öffentlichen Unternehmen z. T. unzumutbare Arbeitsbedingungen herrschen.

22.) Die Sicherheit des Öffentlichen Verkehrs (v. a. die Störungs- und Unfall-Vermeidung bzw. -Aufklärung) ist durch eine Aufwertung der Bundesanstalt für Verkehr zu erhöhen, wobei jede parteipolitisch oder durch Interessen von Unternehmen motivierte Beeinflussung zu unterbinden ist; ebenso sind personelle Verquickungen mit Verkehrs- oder Infrastruktur-Unternehmen zu vermeiden.

Begründung: Die Causa „S80“ zeigt, dass es im Öffentlichen Verkehr nach wie vor sicherheitsrelevante Fehl-Entwicklungen bzw. Umstände gibt, denen entgegenzuwirken ist.

Bitte um Zuweisung

Wie auf der Titelseite und weiter oben erwähnt, ersuchen wir wegen der zahlreichen berührten verkehrsfachlichen Fragen den Petitionsausschuss neben den eigenen Beratungen ausdrücklich um Zuweisung an den Verkehrsausschuss.