

Anfrage

des Abgeordneten David Stögmüller, Freundinnen und Freunde an den
Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend ÖBB Hausruckbahn

Die Hausruckbahn (ÖBB Kursbuchstrecke: 171) von Attnang-Puchheim über Ried im Innkreis nach Schärding am Inn ist ein Eckpfeiler des öffentlichen Verkehrs in Oberösterreich und verbindet das Hausruckviertel mit dem Innviertel.

Trotz der Fahrgaststeigerung an der Hausruckbahn von fast 41% zwischen 2010 und 2015, das ergab die Beantwortung der entsprechenden Anfrage der Grünen Bundesratsfraktion vom 08.07.2016¹ an Ihr Ministerium, gibt es immer wieder Medienberichte und politische Aussagen, dass es zu einer Schließung von Regionalbahnen wie dieser in Oberösterreich kommen kann.²

In diesem Zusammenhang berufen sich die schließungs- und einsparungsbemühten Beteiligten gerne auf das sog. „Zielnetz 2025+“ der ÖBB. Dieses geht jedoch von einem überholten, auf den Nachfrage-Status-Quo ohne hinreichende Berücksichtigung der Perspektiven und der ungehobenen Potenziale abstellenden Ansatz aus. Es ist darüber hinaus auch bundes-realpolitisch überholt, seit unter Ihrem Amtsvorgänger Alois Stöger das strikte Zielnetz-Zusperrdogma im Sinne wiederholter Grüner Forderungen durchbrochen und die gewünschte dauernde Einstellung und Auflassung konkreter Regionalbahnstrecken wirksam unterbunden wurde.

Davon abgesehen hat sich auch in anderer Hinsicht die Welt seit der Formulierung des Zielnetzes 2025+ weitergedreht, unter anderem werden die rechtsverbindlichen neuen Klimaziele schon in den nächsten Jahren eine grundlegende Mobilitätswende und in diesem Rahmen eine offensive statt defensive Vorgehensweise beim Angebot im Schienenverkehr, auch im Regionalverkehr und auf Regionalstrecken, erzwingen. Folgerichtig sind auch die Arbeiten an einem erneuerten Zielnetz bereits im Gange, weshalb die weitere Berufung auf das inhaltlich überholte Vorgängerprodukt wenig sinnvoll erscheint, wenn man nicht auf die Herausforderungen von heute und morgen mit Antworten von vorgestern reagieren will.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE

¹ https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/BR/AB-BR/AB-BR_02915/imfname_546306.pdf

² <http://www.meinbezirk.at/land-oberoesterreich/politik/poker-um-verkauf-der-regionalbahnen-d1897975.html?cp=Kurationsbox>

1. Welche konkreten Aktivitäten wurden von Seiten der ÖBB in den letzten Jahren konkret unternommen, um die Fahrgastzahlen sowie die Servicequalität auf der Bahnstrecke Attnang-Puchheim – Schärding zu verbessern?
2. Welche finanziellen Mittel wurden für die einzelnen in der Antwort zu Frage 1 erwähnten Punkte in den letzten Jahren (bitte untergliedert nach Bund/Land/ÖBB) für die Verbesserung konkret jeweils ausgegeben?
3. Welche Verbesserungen sind für die nächsten Jahre konkret jeweils geplant, um eine Erhöhung der Fahrgastzahlen bzw. der Servicequalität zu erreichen (bitte nach Jahren untergliedert)?
4. Mit welchem erforderlichen finanziellen Mitteleinsatz rechnen Sie jeweils im Einzelnen bei den in der Antwort zu Frage 3 erwähnten Aktivitäten zur Erhöhung der Fahrgastzahlen bzw. der Servicequalität? (Bitte untergliedert nach Bund/Land/ÖBB)
5. Gibt es für die in Frage 3 und 4 angesprochenen Verbesserungen finanzielle Rücklagen? Wenn ja, in welcher Höhe?
6. Ist eine (Teil-)Elektrifizierung der ÖBB-Strecke Attnang-Puchheim – Schärding geplant?
 - a. Wenn ja, in welchen Teilstrecken und bis wann?
 - b. Mit welchen Kosten rechnen Sie für die Elektrifizierung der gesamten Strecke?
 - c. Wenn nein, warum nicht?
7. Ist eine Modernisierung der Bahnhöfe: St. Martin im Innkreis und Antiesenhofen geplant?
 - a. Wenn ja, in welchem Ausmaß und bis wann (bitte aufgelistet nach Bahnhöfen)?
 - b. Sind hier schon Detailplanungen vorhanden und welche (bitte aufgelistet nach Bahnhöfen)?
8. Laut dem Zielnetz 2025 wird die Hausruckbahn als „Strecke, deren weitere Entwicklung unter Einbeziehung der Regionen überprüft wird“ eingestuft³.
 - a. Welche nicht erfüllten Voraussetzungen gaben konkret den Ausschlag dafür, dass die Hausruckbahn unter diese Kategorie eingeordnet wurde?
 - b. Welche Einbeziehung der Regionen wird seitens der ÖBB erwartet, um eine weitere Entwicklung der Hausruckbahn zu garantieren?
9. Als Einstufungsmerkmal von Infrastruktur als systemadäquat bzw. nicht systemadäquat wird Über- bzw. Unterschreitung von Schwellenwerten für Verkehrsträgermerkmale und Marktsegmente genannt.
 - a. Welche Geschwindigkeit in km/h wird an der Hausruckbahn erreicht?
 - b. Warum (zB: „LAs“) wird keine höhere Geschwindigkeit erreicht?
 - c. Welche Fahrdistanz im Verkehrsmittel in km wird an der Hausruckbahn erreicht?

³ <http://www.oebb.at/infrastruktur/resources/llShowDoc.jsp?nodeId=24317321>
Abb. 8, Seite 37

- d. Welche Mindestauslastung (bitte jährlich aufgelistet seit 2010) der Infrastruktur in % des Kapazitätsverbrauchs in Form der Anbindung in beide Richtungen/Tag wird erreicht?
 - e. Welche Leistungsfähigkeit als Anzahl der Plätze pro Gefäß sowie Mindestauslastung der Gefäße in % der Plätze wird erreicht (bitte jährlich aufgelistet nach 2010)
 - f. Welche Mindestauslastung der Haltestellen an der Hausruckbahn als Anzahl der Ein- und Aussteiger wurden seit 2010 (bitte jährlich aufgelistet) gezählt?
 - g. Wie – zB: an wievielen und welchen Tagen, zu welchen Zeiten an diesen Tagen - und durch wen erfolgen diese Zählungen konkret jeweils in diesen Jahren?
10. Gibt es von Seitens Ihres Ministeriums bzw. der ÖBB Pläne, die Hausruckbahn einzustellen bzw. zu veräußern?
- a. Wenn ja, welche und für welchen Zeitpunkt?
 - b. Gibt es dazu bereits Gespräche mit anderen, zB regionalen oder privaten Betreibern zur eventuellen Übernahme der Hausruckbahn? Wenn Ja, mit welchem Betreiber/welchen Betreibern und ab wann wäre so eine Übernahme vorstellbar?
11. Welche Ergebnisse gibt es von den Verhandlungen zwischen Land Oberösterreich und Bund/ÖBB seit der Übernahme der Verantwortung durch Landesrat Steinkellner?
12. Falls es noch keine oder keine ausreichenden Ergebnisse dieser Verhandlungen gibt: Welche Inhalte und welchen Stand haben diese Verhandlungen?



