



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

GZ: BMVIT-10.000/0008-I/PR3/2010
DVR:0000175

An den
Präsidenten des Bundesrates
Peter Mitterer
Parlament
1017 Wien

2534 /A.B.----- BR/ 2010
zu 2741 /J.----- BR/ 2010
Präs. am 19. April 2010

Wien, am 08. April 2010

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Bundesräte Mag. Michael Hammer, Kolleginnen und Kollegen haben am 19. Februar 2010 unter der **Nr. 2741/J** an mich eine schriftliche Anfrage betreffend die Zukunft der Mühlkreisbahn und eines zeitgemäßen und leistungsfähigen öffentlichen Verkehrs für das Mühlviertel gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 6:

- Können Sie eine Bestandsgarantie für die Mühlkreisbahn abgeben?
- Welche Gesamtstrategie verfolgen Sie im Zusammenhang mit der Mühlkreisbahn? Wie soll die Zukunft der Mühlkreisbahn aussehen?
- Welche Planungen verfolgen Sie, da ja im Jahr 2017 der Bestellvertrag des Landes bei der ÖBB ausläuft?
- Gibt es in Ihrem Ressort Zielvorstellungen hinsichtlich Fahrgastzahlen auf der Mühlkreisbahn? Wie viel Prozent der Linz-Pendler aus dem Mühlviertel sollten durch ein attraktives öffentliches Angebot als Nutzer des öffentlichen Verkehrs gewonnen werden?
- Welche Maßnahmen werden Sie setzen, um die Mühlkreisbahn zu attraktivieren?
- Welche Möglichkeiten sehen Sie und welche Maßnahmen werden Sie treffen, um die Fahrzeit deutlich zu verkürzen?
- Unterstützen Sie Bestrebungen, die Mühlkreisbahn durch eine Anbindung an den Linzer Hauptbahnhof deutlich zu attraktivieren?

Der Bund bekennt sich ganz klar zu einem flächendeckenden, qualitätsvollen und leistbaren Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln. Wir wollen das Angebot nicht nur erhalten, sondern noch weiter verbessern. Gleichzeitig ist ein effizienter Mitteleinsatz notwendig. Das heißt: Wir müssen den öffentlichen Verkehr weiter ausbauen, aber gleichzeitig so effizient wie möglich gestalten.



Betreffend die Mühlkreisbahn hat es aus Bundessicht in den letzten Monaten verschiedene Varianten auf Landesebene gegeben, wie eine weitere Zukunft einer Schienenverbindung aussehen könnte. Nach den verschiedenen - vor allem in der Öffentlichkeit diskutierten - Varianten, ist im August 2009 die letzte Entscheidung seitens des Landes zu einer solchen Verbindung gefallen. Das BMVIT hat von diesem Beschluss aus den Medien erfahren und kennt den Inhalt nicht. Im Vorfeld dieses Beschlusses des Landes wird es wohl Überlegungen gegeben haben, wie ein möglicher Ausbau der Mühlkreisbahn auszusehen hat und vor allem von wem er wie zu finanzieren ist. Weder das BMVIT noch die ÖBB Führung waren in diesen Beschluss oder deren Vorbereitung eingebunden. Insofern wäre es aus Bundessicht unverantwortlich, auf der bestehenden Strecke Investitionen zu tätigen, die eine mindestens 30 jährige Lebenszeit hätten, die dann nicht in ein Landeskonzzept passen.

Zu den Fragen 8 bis 11:

- *Ist Ihnen bekannt, ob es Bestrebungen des jetzigen Verkehrsreferenten des Landes Oberösterreich, LR Kepplinger, gibt, die Mühlkreisbahn zu attraktivieren?*
- *Wie weit sind die Verhandlungen Ihres Ressorts mit dem Verkehrsressort des Landes zur Attraktivierung und zum Betrieb der Mühlkreisbahn gediehen?*
- *In wie weit werden Pendlerinteressen und Wünsche bei Ihren Planungen berücksichtigt und eingearbeitet?*
- *Wie gehen Sie bzw. die ÖBB mit den zahlreichen Beschwerden und der Unzufriedenheit der Pendler um? Werden diese Anliegen entsprechend bearbeitet und berücksichtigt?*

Ich habe ein erstes Gespräch mit dem zuständigen Verkehrsreferenten des Landes Oberösterreich über Nebenbahnen in Oberösterreich und natürlich auch über die Zukunft der Mühlkreisbahn geführt. In diesem Gespräch wurden jedoch noch keine Details besprochen, sondern erst einmal grundsätzliche Fragen erörtert. Die Verhandlungen mit Vertretern des Landes Oberösterreich werden folgen, wobei selbstverständlich auch die Fahrgastinteressen berücksichtigt werden.

Es ist die gemeinsame Aufgabe von Bund und den Ländern, denen bei der Finanzierung des Nahverkehrs aufgrund der geltenden Rechtslage weitgehende Kompetenzen zukommen, das bestmögliche Angebot im Nah- und Regionalverkehr zu gewährleisten. In dem Zusammenhang muss auch festgehalten werden, dass bestimmte Bahnstrecken in erster Linie touristische oder regionalwirtschaftliche Funktionen erfüllen. Ein sinnvoller Betrieb dieser Strecken ist – wie erfolgreiche Beispiele in einigen Bundesländern zeigen – nur mit einem klaren Bekenntnis und finanzieller Verantwortung des jeweiligen Landes möglich.

Dies hat erst am 14.01.2010 nach langen Verhandlungen mit dem Land Niederösterreich in einer Vereinbarung zur Übernahme von 620 km Nebenbahnen durch das Land Niederösterreich



gemündet. Das gemeinsame Interesse von Land NÖ und Bund war es, das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln zu verbessern und nicht einzuschränken.

Das Ziel