



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An den
Präsidenten des Bundesrates
Mario Lindner
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0052-I/PR3/2016
DVR:0000175

Wien, am 23. Dezember 2016

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Bundesräte Stögmüller, Freundinnen und Freunde haben am 24. Oktober 2016 unter der **Nr. 3180/J-BR** an mich eine schriftliche Anfrage betreffend ÖBB Hausruckbahn gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- 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?
 - 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?
- **Neuer Bahnhof Attnang-Puchheim**
Vom Umbau zum modernen, barrierefreien Bahnhof und Umsteigeknoten Attnang-Puchheim (2010 bis 2014) profitieren auch viele Reisende der Hausruckbahn.
Investitionskosten rund 44 Millionen Euro.

- **Modernisierung Bahnhof Schärding**

Als weitere Angebotsverbesserung ist auch der Umbau des Bahnhofes Schärding zu einer modernen, barrierefreien Verkehrsstation anzuführen. Mit dem Umbau wurde 2014 begonnen, die Fertigstellung wird 2017 erfolgen.

Geplantes Investitionsvolumen 51 Millionen Euro.

- **Verkehrskonzept Innviertel**

Zur Verbesserung des Bahnangebotes im Innviertel wurde unter Federführung des Landes OÖ ein „Verkehrskonzept Innviertel“ ausgearbeitet. Nach einer mehrjährigen Planungsphase wurde dieses Verkehrskonzept, mit einer Ausweitung des Angebotes um insgesamt 20% und wesentlichen Angebotsverbesserungen für das Innviertel und auch für die Hausruckbahn, mit 15. Dezember 2013 umgesetzt. Die Angebotsausweitungen wurden vom Land OÖ finanziert. Folgende Angebotsverbesserungen wurden auf der Hausruckbahn geschaffen:

- **Zusätzliches Zugpaar auf der Hausruckbahn**

Das Angebot auf der Hausruckbahn (Attnang-Puchheim – Ried im Innkreis – Schärding) wurde am Nachmittag um ein zusätzliches Zugpaar ausgeweitet.

Ergänzend dazu wurde eine Direktverbindung Vöcklabruck ab 13:14 nach Ried im Innkreis/Schärding im nachfragestarken Zeitsegment für den Schulstandort Vöcklabruck realisiert

- **Vollknoten Ried im Innkreis**

Ried Im Innkreis wurde wieder zu einem Vollknoten - das heißt, dass sich die Züge aus allen Richtungen zur vollen Stunde treffen und ein Umsteigen in alle Richtungen möglich wurde.

- **Buslinien wurden in den Knoten an den Bahntakt angepasst**

Ausgerichtet auf den Grunttakt der Bahn mit Nahverkehrsknoten in Grieskirchen-Gallspach, Ried im Innkreis, Braunau am Inn und Schärding wurden auch die Takte der angebundenen Buslinien angepasst.

- **Viele neue Reisemöglichkeiten**

Insgesamt wurden in den Systemknoten neue Anschlüsse und somit viele neue Reisemöglichkeiten, auch für die Kunden der Hausruckbahn, geschaffen.

- **Kooperation mit Messe Ried**

Durch die Kooperation mit der Messe Ried wurde ein attraktives Anreiseangebot für MessebesucherInnen gestaltet und ein gemeinsames Kommunikationskonzept umgesetzt. Dadurch konnten viele MessebesucherInnen dazu gewonnen werden, statt mit dem Auto bequem, umweltfreundlich und sicher mit der Bahn anzureisen.

Zu den Fragen 3 bis 5, 7 und 10 bis 12:

- Welche Verbesserungen sind für die nächsten Jahre konkret jeweils geplant, um eine Erhöhung der Fahrgastzahlen bzw. der Servicequalität zu erreichen (bitte nach Jahren untergliedert)?
- 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)
- Gibt es für die in Frage 3 und 4 angesprochenen Verbesserungen finanzielle Rücklagen? Wenn ja, in welcher Höhe?
- 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, z.B. regionalen oder privaten Betreibern zur eventuellen Übernahme der Hausruckbahn? Wenn Ja, mit welchem Betreiber/welchen Betreibern und ab wann wäre so eine Übernahme vorstellbar?
- 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)?
- Welche Ergebnisse gibt es von den Verhandlungen zwischen Land Oberösterreich und Bund/ÖBB seit der Übernahme der Verantwortung durch Landesrat Steinkellner?
- Falls es noch keine oder keine ausreichenden Ergebnisse dieser Verhandlungen gibt: Welche Inhalte und welchen Stand haben diese Verhandlungen?

Die Strecke „Attnang-Puchheim – Ried im Innkreis – Schärding“ ist eine jener Strecken in Oberösterreich über deren zukünftige Entwicklung, Verkehrsangebote, Infrastruktur, Betreiber und Finanzierung derzeit zwischen Bund, dem Land Oberösterreich und den ÖBB verhandelt wird. Es liegt derzeit am Land Oberösterreich in einem nächsten Schritt eine landesintern abgestimmte Position festzulegen.

Zu Frage 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?

Eine Elektrifizierung der Strecke „Attnang-Puchheim – Ried im Innkreis – Schärding ist nicht geplant. Das Verkehrsaufkommen rechtfertigt eine Elektrifizierung aus ökonomischer Sicht nicht.

Zu Frage 8:

- Laut dem Zielnetz 2025 wird die Hausruckbahn als "Strecke, deren weitere Entwicklung unter Einbeziehung der Regionen überprüft wird" eingestuft.
- 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?

Die Strecke „Attnang-Puchheim – Ried im Innkreis – Schärding“ ist unterdurchschnittlich ausgelastet, hat ein geringes Aufkommen an Reisenden und Gütern und verursacht dementsprechend verhältnismäßig hohe Erhaltungsaufwendungen und Reinvestitionen. Die Reisezeiten sind im Vergleich zur Straße wenig konkurrenzfähig, wobei signifikante Verbesserungen kaum bzw. nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand erreichbar sind. Die diesbezüglichen Verhandlungen mit dem Land Oberösterreich werden derzeit geführt.

Zu Frage 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 (z.B.: "LAs") wird keine höhere Geschwindigkeit erreicht?
- c) Welche Fahrdistanz im Verkehrsmittel in km wird an der Hausruckbahn erreicht?
- 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 – z.B: an wie vielen und welchen Tagen, zu welchen Zeiten an diesen Tagen - und durch wen erfolgen diese Zählungen konkret jeweils in diesen Jahren?

a) Die aktuell fahrbaren Geschwindigkeiten betragen im Abschnitt Attnang-Puchheim und Ried im Innkreis zwischen 60 und 80 km/h und im Abschnitt Ried im Innkreis und Schärding zwischen 65 und 100 km/h. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit mit der Bahn beträgt je nach Abschnitt - in Abhängigkeit des Fahrplans - ca. 45-55 km/h.

- b) Der südliche Abschnitt Attnang-Puchheim – Ried im Innkreis verläuft im Hügelland des Hausrucks und ist entsprechend mit engen Radien trassiert, die nicht schneller befahren werden können. Der nördliche Abschnitt Ried im Innkreis – Schärding verläuft überwiegend in flachem Terrain und ist dort entsprechend günstiger trassiert. Geschwindigkeiten sind zum Teil auch durch die Lage von Eisenbahnkreuzungen vorgegeben.
- c) Die infrastrukturelle Weglänge zw. Attnang-Puchheim und Schärding beträgt 66,568 km. Auf der Strecke wird im Personenverkehr im Jahr 2016 eine Verkehrsleistung von knapp unter 400.000 Zug km erbracht.
- d) Die Anzahl der Züge an einem durchschnittlichen Werktag in den Teilstrecken der Strecke Attnang-Puchheim – Schärding war in den Jahren 2010 – 2015 weitgehend konstant. Dies trifft somit auch auf die Kapazitätsauslastung zu, die im jeweils maßgebenden Abschnitt zwischen 40% und 60% liegt.
- e) 2010 bis 2013 wurden jährlich über 23 Mio. Sitzplatzkilometer angeboten. Seit 2014 werden rund 27 Mio. Sitzplatzkilometer angeboten. Auf der Hausruckbahn werden pro Jahr über 7 Mio. Personenkilometer erreicht.
- f) Für die Jahre 2012 bis 2016 liegen betreffend die Hausruckbahn folgende Daten für Ein- und Aussteiger an den Verkehrsstationen vor:

Zähltag /Verkehrsstation	18.04.2012	09.10.2013	15.01.2014	09.04.2014	08.10.2014	07.10.2015	13.01.2016	06.04.2016
Attnang-Puchheim	343	410	376	341	324	435	404	391
Lehen-Altensam	14	17	19	14	18	8	16	19
Wolfshütte	36	20	32	28	33	39	36	20
Ottwang-Wolfsegg	130	114	123	122	131	109	144	150
Bergern	63	64	66	48	33	47	55	48
Holzleithen	47	26	18	17	27	21	40	28
Hausruck	0	30	33	34	32	41	33	22
Hausruck (Gf)	61	0	0	0	0	0	0	0
Eberschwang	44	32	52	41	63	53	37	53

Oberbrunn	9	6	9	7	15	13	7	1
Ried im Innkreis	615	703	780	703	833	838	804	753
Bad Ried	600	736	683	672	799	728	730	794
Aurolzmünster	68	63	69	58	52	69	68	49
St.Martin im Innkreis	80	114	80	73	69	77	75	70
Hart im Innkreis	29	38	39	35	42	34	37	30
Antiesenhofen	78	86	90	102	133	105	112	102
Dietrichshofen	16	25	25	27	12	12	13	10
Suben	40	41	59	46	53	38	47	38
Gopperding	29	44	53	26	55	53	37	22
Schärding	181	210	246	154	191	168	164	221

g) Die Zählungen erfolgen an einem für ganz Österreich vorgegeben, durchschnittlichen Werktag im April und im Oktober eines jeden Jahres. Dieser Hauptzähltag ist jeweils grundsätzlich ein Mittwoch, Zählungen sind auch am Dienstag vorher oder Donnerstag nachher möglich. Allenfalls erforderliche Nacherhebungen können auch an anderen durchschnittlichen Werktagen durchgeführt werden. Die Zählungen werden von ZugbegleiterInnen und Service- und Kontrollteam-MitarbeiterInnen des Regionalmanagements Oberösterreich der ÖBB-Personenverkehr AG, in Einzelfällen auch von TriebfahrzeugführerInnen der ÖBB-Produktion GmbH, durchgeführt.

Mag. Jörg Leichtfried

