



REPUBLIK ÖSTERREICH
 DER BUNDESMINISTER FÜR
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
 MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
 Tel. (0222) 711 62-9100
 Teletex (232) 3221155
 Telex 61 3221155
 Telefax (0222) 713 78 76
 DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 18109/5-4-95

XIX. GP.-NR
 1534 /AB
 1995 -08- 2 5

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg. **ZU** 1455 **U**

Freund und Kollegen vom 23. Juni 1995, Zl. 1455/J-NR/1995

"Einstellung der Bahnstrecke Attnang - Schärding"

Zu Ihren Fragen 1 bis 3 erlaube ich mir mitzuteilen, daß diese Angelegenheiten ausschließlich in die Kompetenz der zuständigen ÖBB-Organen fallen. Ich habe daher die ÖBB um Stellungnahme ersucht, deren Inhalt ich Ihnen in der Beilage zur Kenntnis bringe.

Zu Ihren Fragen

"Stimmt es, daß die ÖBB planen, die Bahnstrecke Attnang - Schärding in naher Zukunft einzustellen?"

Wie werden Sie über einen derartigen Antrag der ÖBB entscheiden?"

Welche Gründe sind für eine mögliche Einstellung ausschlaggebend?"

Gibt es diesbezüglich bereits zeitliche Vorstellungen?"

Welche Kriterien müssen erfüllt sein, damit diese Strecke weiter betrieben werden kann?"

Werden Sie sich für die Aufrechterhaltung der Strecke einsetzen?"

darf ich wie folgt Stellung nehmen:

Die Finanzierung von Regional- und Nahverkehren ist im Rahmen der Bestellungen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen durch das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr für Verkehrsleistungen in ganz Österreich ohne regionale Differenzierung enthalten. Für im ausschließlich regionalen Interesse liegende Verkehrsleistungen sind die regionalen Behörden besser geeignet, Bestellungen durchzuführen; die Österreichischen Bundesbahnen wurden beauftragt, Bestellungsübereinkommen mit den Ländern auszuverhandeln. Der Bund sieht jedenfalls keine Veranlassung, den ÖBB über das bisherige Ausmaß hinaus betriebswirtschaftliche Fehlbeträge bei Regional- und Nebenbahnen zu finanzieren, zumal hierfür den Ländern zusätzliche Mittel aus der MÖST zweckgewidmet zur Verfügung stehen.

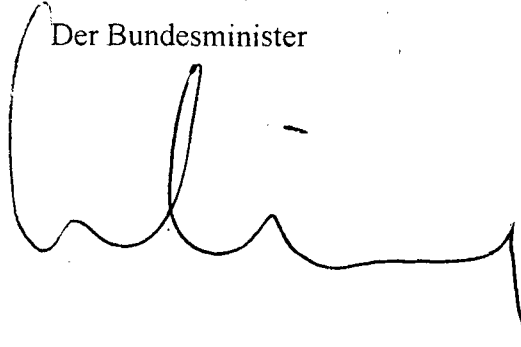
- 2 -

Nachdem die Gespräche zwischen den ÖBB und den Bundesländern noch nicht abgeschlossen sind, wurde seitens der ÖBB bisher kein Antrag auf Bewilligung der dauernden Einstellung des Personenverkehrs für den Streckenabschnitt Attnang - Schärding gestellt.

Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, daß, sollte aus regionaler Sicht kein Bedarf für diese Streckenführung vorhanden sein (keine Bestellungen seitens des Landes vorgenommen werden), ein Einstellungsantrag eingereicht wird.

Wien, am **22.** August 1995

Der Bundesminister

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'W' followed by a series of connected loops and a final vertical stroke.

Stellungnahme der ÖBB zur parl. Anfrage Nr. 1455/J-NR/1995

Im Allgemeinen

Die ÖBB werden seit dem 1. Jänner 1994 wie ein Privatunternehmen geführt. Vom Eigentümer wurde den ÖBB damit auch die Verpflichtung zu einer wirtschaftlichen Betriebsführung auferlegt. Im gemeinwirtschaftlichen Bereich bedarf es daher für jede Leistungserbringung einer entsprechenden Bestellung seitens einer Gebietskörperschaft.

Da die Aufrechterhaltung des regionalen Personennahverkehrs primär im lokalen Interesse liegt, ist der Finanzierungsbedarf für die Betriebsführung daher auch von den Bundesländern entsprechend mitzutragen, während der Bund die Kosten für die Eisenbahn-Infrastruktur übernimmt.

Für das Fahrplanjahr 1996/97 wurde seitens der ÖBB im Einvernehmen mit den Bundesländern eine neue Fahrplankonzeption, welche sich in erster Linie am tatsächlichen Bedarf orientiert, entwickelt.

Dies deshalb, da die ÖBB nur jenes Angebot auf dem Verkehrsmarkt placieren, welches wirtschaftlich vertretbar ist oder seitens einer Gebietskörperschaft ausdrücklich bestellt wird. Dabei sind allerdings die nicht durch Erlöse und anteilige Bundeszuschüsse gedeckten Kosten den ÖBB abzugelten.

Das neue Nahverkehrsangebot weist gegenüber dem "Neuen Austrotakt - NAT 91" eine völlig geänderte Struktur auf. Die ÖBB beabsichtigen, ihr Angebot zu den Spitzenzeiten im wesentlichen beizubehalten und sogar teilweise zu verbessern. Sie planen nur in den nachfrageschwachen Tageszeiten (vormittags, nachmittags und spätabends) sowie auch im Wochenendverkehr gewisse Leistungen zurückzunehmen.

Dieser Grundsatz gilt natürlich auch für das Bundesland Oberösterreich.

Nunmehr ist die Oberösterreichische Landesregierung gefordert, ihre Vorstellungen hinsichtlich eines aus Sicht des Landes optimalen Nahverkehrsangebotes auf der Schiene im Bereich des Bundeslandes Oberösterreich zu artikulieren und dieses durch den Abschluß

- 2 -

eines Vertrages über Verkehrsdienste entsprechend finanziell abzusichern.

Zu Frage 1:

"Wie sieht die genaue Entwicklung betreffend die Benützerzahlen für die Bahnstrecke Attnang - Schärding im Zuge des neuen Austro Takt aus?"

Die Entwicklung der Fahrgastfrequenzen auf der Bahnstrecke Attnang-Puchheim - Schärding (Quelle: ÖBB-Betriebsleistungsausweis 1990 - 1994) stellt sich wie folgt dar:

1990: 269.419 Reisende

1991: 270.911 Reisende NAT 91

1992: 281.219 Reisende

1993: 299.751 Reisende

1994: 296.804 Reisende

Zu Frage 2:

"In welchem Verhältnis steht die Auslastung der Strecke zu den Betriebskosten?"

Der Kostendeckungsgrad des Regionalzugverkehrs auf der Bahnstrecke Attnang-Puchheim - Schärding liegt im Bereich zwischen 10 und 20 %.

Zu Frage 3:

"Welche Rolle spielt der von den ÖBB betriebene Brückenneubau im Bereich Bahnhof Hausruck/Eberschwang im Zusammenhang mit der Modernisierung der Bahnstrecke Attnang - Schärding?"

Die Hausruckbundesstraße kreuzt die Bahnlinie Attnang-Puchheim - Schärding in km 128,781 im Bereich des Bahnhofes Hausruck. Die Straßenbrücke entspricht hinsichtlich ihrer Fahrbahnbreite (3,80 m) und ihrer Tragfähigkeit (8 to) nicht den heutigen Verkehrserfordernissen. Brückenerhalter ist die Bundesstraßenverwaltung. Die Brücke weist nur einen lichten Abstand von Schienenoberkante bis Tragwerksunterkante von 5,18 m auf.

Die Strecke Attnang-Puchheim - Ried im Innkreis - Schärding ist im Elektrifizierungsprogramm der ÖBB (Projekt "Rieder Kreuz") enthalten. Eine Terminfestlegung ist nicht gegeben, da derzeit für dieses Vorhaben keine finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.

- 3 -

Für einen allfälligen elektrischen Betrieb ist die zitierte lichte Höhe von 5,18 m allerdings zu nieder. Dementsprechend werden mit der Bundesstraßenverwaltung Gespräche über einen Neubau geführt.

Das von der Bundesstraßenverwaltung ausgearbeitete Projekt liegt im Zuge einer Ortsumfahrung und geht über einen reinen Brückenneubau weit hinaus.

Das gegenständliche Projekt wurde vom BMöWV geprüft und als zur Ausführung geeignet befunden. Der eisenbahnrechtliche Bescheid datiert vom 17. August 1994. Die Hauptarbeiten für die Kunstbauten sind bereits durchgeführt.