

II- 9786 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 4871 J

1990 -01- 2 4

Anfrage

der Abgeordneten Josef Buchner
und Kollegen

an den Bundesminister für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr
betreffend die Weiterführung der neuangeschafften Zweisystem-Trieb-
wagen auf dem Streckenabschnitt 16 b der "Haager Lies" bis
Wels.

Das Pendleraufkommen im Zentralraum Oberösterreich ist allgemein
sehr hoch.

Aufgrund des unattraktiven Öffentlichen Verkehrs wählen die
Arbeitnehmer bzw. die Bevölkerung überwiegend das Auto als
Transportmittel.

Umfragen haben ergeben, daß gerade mehrmaliges Umsteigen zwischen
Öffentlichen Verkehrsmitteln als besonders unattraktiv empfunden
wird, vor allem wegen der oft langen Wartezeiten.

Grundsätzlich hat aber in der Bevölkerung bereits ein allgemeiner
Umdenkprozeß hin zur vermehrten Benützung Öffentlicher Verkehrs-
mittel und damit zur Schonung der belasteten Umwelt, eingesetzt.
Dieser Umdenkprozeß sollte durch das Verkehrsministerium in
Form von Verbesserungen der Verkehrsmittel gefördert werden.

Als Verbesserungen werden u.a. angesehen

- Förderung von Direktlinien,
- Schaffung von Verkehrsverbänden,
- Einsatz von neuem, verbessertem Wagenmaterial.

Im Fall der "Haager Lies", Streckenabschnitt 16 b, wurde schon
seit Jahren an einer Verbesserung der Wagengarnituren gearbeitet,

...2

-2-

mit dem Ziel, Pendler direkt bis Wels, ohne Umsteigen in Lambach, zu führen.

Die Firma Stern & Hafferl und die ÖBB haben einen entsprechenden Triebwagenzug entwickeln lassen. Die ÖBB hat bereits zwei Stück davon angekauft. Sie sind seit 1. Oktober 1989 bei Stern & Hafferl in Betrieb.

Die technische Ausführung dieser Zweisystem-Triebwagenzüge entspricht allen Auflagen für die Verwendung auf ÖBB-Hauptverkehrsstrecken; diese Triebwagenzüge sind also "vollbahntauglich".

Die Kosten betragen pro Triebwagenzug 23 Millionen Schilling. Davon werden rund 7 Millionen Schilling für die ÖBB-Tauglichkeit aufgewendet.

Seitens der ÖBB-Direktion Linz wird nun alles unternommen, damit diese Triebwagenzüge nicht nach Wels, sondern nach Vorchdorf fahren, obwohl auf dieser Strecke seit Jahrzehnten keinerlei Fahrgastaufkommen besteht.

Auch das künstlich geschaffene personalpolitische Problem, daß Lokführer von Stern & Hafferl auf einer ÖBB-Strecke nicht fahren können, kann nicht akzeptiert werden, wenn es um die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs zugunsten der Fahrgäste geht, zumal ja bereits jetzt zwischen Neukirchen und Lambach Lokführer von Stern & Hafferl auf der Westbahnstrecke fahren.

Daher stellen die unterzeichneten Abgeordneten an den Bundesminister für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende

A n f r a g e :

1. Warum wurde bis jetzt die Streckenführung der "Haager Lies" nicht bis Wels verlängert, obwohl dies eine erhebliche Verbesserung für eine große Anzahl von Fahrgästen bzw. Pendlern wäre?
2. Warum wird unbedingt eine Weiterführung der "Haager Lies" nach Vorchdorf angestrebt, obwohl auf dieser Strecke keinerlei Fahrgastaufkommen besteht?

...3

-3-

3. Warum stellt im Fall "Haager Lies" der Einsatz von Lokführern der Firma Stern & Hafferl auf einer ÖBB-Strecke ein unlösbarer Problem dar, zumal ja in Hinblick auf den in Oberösterreich vor der Realisierung stehenden Verkehrsverbund eine andere Personalpolitik erwartet werden würde?

4. Ist das Bundesministerium für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr grundsätzlich bereit, im Sinne einer Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs bei Bedarf Bahnstrecken privater Betreiber auf ÖBB-Strecken weiterzuführen?