

**XXII. GP.-NR  
3038 /J  
12. Mai 2005**

**ANFRAGE**

der Abgeordneten Marianne Hagenhofer, *Oberhochinger*  
und GenossInnen

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie  
betreffend die geplante Schließung von Regionalbahnen in Oberösterreich

Vor einigen Tagen wurde von Staatssekretär Kukacka ein Stufenplan für die Realisierung des Nahverkehrs angekündigt. Damit wird die Debatte um die Nebenbahnen jetzt konkret. So liegt eine Liste von 37 ÖBB-Strecken vor, denen nach Angaben von Staatssekretär Kukacka die Schließung droht, sollte das nötige Geld nicht zur Verfügung stehen. Dies würde einen weiteren Verlust von notwendiger Infrastruktur für den ländlichen Raum bedeuten und seine Wirtschaftsstandortqualität weiter schwächen.

Ausgangspunkt ist dabei, dass die ÖBB für den Betrieb der Nebenbahnen zuletzt mehr Geld von der öffentlichen Hand verlangt hat. Wie hoch der Finanzbedarf konkret ist, soll in den nächsten Monaten festgestellt werden.

Derzeit finden laufend Verhandlungen zwischen Bund und Länder über die Finanzierung der genannten 37 Nebenbahnen statt.

Im Land Oberösterreich sind dabei unter anderem die Strecken  
Neumarkt/Kallham-Ried-BraunasSimbach,  
Braunau-Straßwalchen-Steindorf-Salzburg,  
Attnang-Ried-Schärding, Vöcklabruck-Schörfling,  
und Steindorf-Braunau betroffen.

Dabei gilt: besonders bedenklich das in Frage stellen des Betriebes der OÖ-Regionalbahnen deshalb, weil das Land OÖ mit den ÖBB einen Verkehrsdiestevertrag bis 2017 geschlossen hat.

Im Sinne eines Europas der Regionen wurden die Gemeinden vom Land OÖ beauftragt, ein gemeinsames Betriebsgebiet <sup>ben</sup> auszuweisen und damit Anschlussgleise zu forcieren. Die Gemeinde Friedburg-Lengau unter Bürgermeister Erich Rippl hat sich um ein derartiges

Betriebsbaugebiet mit den Nachbargemeinden bemüht. Das Betriebsbaugebiet wird im angrenzenden Bundesland Salzburg beworben und derzeit nutzen ortsansässige Firmen (z.B. Palfinger, Lugstein etc.) die nunmehr von der Schließung bedrohte Nebenbahnstrecke Braunau-Friedburg-Lengau-Steindorf-Salzburg mit wöchentlich 24 Waggons.

Für den Bezirk Braunau bzw. für das Innviertel sind beide Strecken bedeutende Verbindungen in die Zentralräume Salzburg bzw. Linz für die PendlerInnen und SchülerInnen.

Gerade auf den genannten Strecken kam es in den letzten Jahren immer wieder bereits zu Fahrplaneinschränkungen, welche bedeutende Nachteile für die anrainende Bevölkerung darstellten.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nachstehende

**Anfrage:**

1. Welche Kriterien werden entscheiden, welche Bahnen in Zukunft betrieben werden?
2. Welche Rolle wird dabei die Funktion der Nebenbahnen für PendlerInnen und im Schulverkehr darstellen?
3. Wird es durch die geplante Reform zu Leistungseinschränkungen für die Menschen in der Region kommen?
4. Welche Bedeutung wird dem Vorhandensein von Betrieben, die auf entsprechende Anschlussgleise angewiesen sind, im Rahmen von Schließungskonzepten zukommen?
5. Welche Mitspracherechte haben diese Betriebe, die in den letzten Jahren Investitionen getätigt haben auch im Hinblick auf die vorhandenen Anschlussgleise?
6. Sind Sie sich bewusst, dass in der Vergangenheit und noch laufend, Betriebsbaugebiete zur Stärkung der Wirtschaftskraft der Regionen gefördert wurden und dabei das Vorhandensein von Gleisanschlüssen als besonderes Asset beworben wird? Wie geht der Bund mit daraus entstehenden Haftungsfragen um?

7. Welche Mitsprache kommt den von der Schließung ihrer Nebenbahnen betroffenen Gemeinden in Hinblick auf ihre eigenen Interessen zu?
8. Ist es nicht notwendig, umfassende Nahverkehrskonzepte für die gesamte Region zu erstellen, bevor über die Einstellung isolierter einzelner Bahnlinien diskutiert werden kann?
9. Bis wann ist der Betrieb der Nebenbahnen in jedem Fall gesichert?
10. Welche Bedingungen müssen erfüllt werden, damit der Betrieb über diesen Zeitpunkt hinaus sichergestellt wird?
11. Wie wird sichergestellt, dass nicht isolierte Entscheidungen über die Schließung von Nebenbahnen ohne Einbindung der betroffenen Regionen, Gemeinden und BürgerInnen hinsichtlich ihrer Verkehrsinfrastruktur getroffen werden?
12. Wird der Bund hinsichtlich des bestehenden Vertrags mit dem Land OÖ bezüglich der Regionalbahnen bis 2017 vertragstreu sein? Oder anders gefragt: Schließt dieser Vertrag nicht jegliche Einschränkung des Verkehrs auf den OÖ Regionalbahnen aus?

The image shows three handwritten signatures in black ink. From left to right: 1) 'Oberbaurat Riedl' in a cursive script. 2) 'Dr. Hagenhofer' in a cursive script. 3) 'Dr. Gmeinhart-Hofer' in a cursive script.