

XXIII. GP.-NR

1342 /J

09. Juli 2007

ANFRAGE

des Abgeordneten Pirkhuber, Moser, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Gmunden Seebahnhof – ÖBB-Trassenauffassung

Die – verschiedenen Stimmen zufolge beabsichtigte - Stilllegung der Eisenbahntrasse Engelhof – Gmunden-Seebahnhof wäre ein Schildbürgerstreich erster Klasse. Damit würden noch längst nicht abgeschriebene Investitionen der ÖBB - also der SteuerzahlerInnen – in die Schieneninfrastruktur, Absicherung von Eisenbahnkreuzungen u.dgl. vernichtet und Zukunftschancen für den öffentlichen Verkehr zunichte gemacht. Im Gegensatz zu dieser seitens einflussreicher lokaler Vertreter zugunsten von Einzelinteressen beabsichtigten Stilllegung würde eine Reaktivierung der Bahnstrecke Gmunden-Lambach eine große Chance für die Stadt Gmunden darstellen. Durch die Einstellung zunächst des Schienenpersonenverkehrs und dann des Schienenersatzverkehrs zugunsten von Busverbindungen (was höhere Bustarife statt der Schienentarife zufolge hatte) wurde dieses Fahrgastpotenzial in den letzten beiden Jahrzehnten nicht nur nicht genutzt, sondern sogar gezielt beeinträchtigt.

Die eisenbahnhistorische Bedeutung dieser Strecke (die 1836 mit einer Pferdeisenbahnverbindung begann, die ab 1855 mit Dampftrieb bedient wurde, 1870 (Personenverkehr 1871) bis zum Seebahnhof verlängert wurde, 1903 zur Umspurung auf Normalspur führte, nach der Einstellung des Personenverkehrs durch die ÖBB 1988 die Aufnahme der Strecke in die Stern&Hafferl-Verbindung Vorchdorf-Gmunden 1990 und einige Investitionen in die Infrastruktur brachte, bislang letzte bekannte Personenbeförderung am 7.10.2006) und die Erhaltungswürdigkeit aus dieser Perspektive ist unbestritten.

Im Rahmen diverser Verkehrsplanungen im Raum Gmunden-Wels wurde aber auch die Errichtung eines Schnellbahnsystems Gmunden-Lambach-Wels überprüft. Mit der Durchführung der Untersuchungen waren einerseits die Abteilung Verkehrsplanung der ÖBB, Dr. Paul Sonnleitner und andererseits das Verkehrsplanungsbüro DI Kleiner aus Wels beauftragt. Befürworter versprechen sich von einem Schnellbahnsystem zwischen Gmunden und Wels eine deutliche Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs. Inklusiv Gmunden leben ca. 25.000 EinwohnerInnen im Einzugsgebiet der Traunseebahn, es gibt ein hohes Penderpotenzial von Gmunden/Lambach in den Raum Wels bzw. Linz.

Beide Untersuchungen brachten annähernd gleich gute Ergebnisse für den Öffentlichen Verkehr: Ein engagierten Ausbau des Öffentlichen Verkehrs bis 2015 – mit der Kernmaßnahme Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Schiene bringt bei den Fahrgastzahlen Gesamtzuwächse von bis zu 50 Prozent im Raum Gmunden-Lambach.

Ein für Gmunden höchst interessantes Ergebnis ist, dass eine Reaktivierung der Bahnstrecke Lambach-Gmunden vor allem in Richtung Gmunden beachtliche Fahrgastzahlenzuwächse generieren würde. Zum Beispiel könnten mit einem 1-Stunden-Regionalzugtakt und der Verstärkung des Frühverkehrs in den Hauptverkehrszeiten sowie mit einem 2-Stunden-Regionalverkehr in der Nebenverkehrszeit im Abschnitt Laakirchen-Gmunden bis zu 228.125 Fahrten pro Jahr auf die Schiene verlagert werden, womit neben den positiven Auswirkungen in Sachen Schadstoffvermeidung und Klimaschutz zugleich diverse Parkraumprobleme deutlich entschärft würden. Diese Chance für eine entscheidende Verbesserung des regionalen öffentlichen Verkehrssystems sollte unbedingt genutzt werden.

Die Untersuchung belegt, dass dort, wo gute Verbindungen angeboten werden, die Menschen gerne bereit sind vom Auto auf die Bahn respektive Bus umzusteigen. Der öffentliche Verkehr muss seinen Fahrgästen mit einem funktionierenden, engmaschigen und mit attraktivem Betrieb versehenen Netz entgegenkommen.

Diese Überlegungen werden aber nur dann von Erfolg sein, wenn man direkt ins Herz der Stadt Gmunden fahren kann. Eine endgültige Stilllegung der Teilstrecke Engelhof-Gmunden Seebhf, die an einem neuen Streckenendpunkt Engelhof einen zusätzlichen Umsteigvorgang erzwingen würde, mag zwar manchem Immobiliengeschäft unter Freunden dienlich sein, wäre aber verkehrspolitisch höchst kontraproduktiv und würde die Chance, mit modernen Triebwägen bis quasi in die Innenstadt von Gmunden zu fahren, vergeben.

Nach persönlichen Recherchen zeichnet sich ab, dass bisher keine Beantragung für eine Stilllegung („gänzliche und dauernde Einstellung“ im Sinne des Eisenbahngesetzes) der Trasse durch den bisherigen Eigentümer ÖBB erfolgte! Es wäre auch höchst interessant zu erfahren, ob im Hinblick auf einen Verkauf der Trasse bereits Teilverkäufe an Asamer vorbereitet oder fixiert wurden.

Vor dem Beginn von Bauarbeiten vor Ort sind diese Fragen auf jeden Fall abzuklären.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Ist es nach wie vor zutreffend, dass kein Antrag für eine Stilllegung der Trasse Engelhof – Gmunden Seebhf im Sinne des Eisenbahngesetzes vorliegt?
2. Können Sie ausschließen, dass für diese Trasse oder Teile davon bereits Verkäufe an Private erfolgten bzw. vertraglich fixiert sind?
3. Wie stehen Sie den Ergebnissen der Verkehrsplanungen im Raum Gmunden-Wels (Errichtung eines Schnellbahnsystems Gmunden-Lambach-Wels, Untersuchungen der Abt. Verkehrsplanung der ÖBB und des Verkehrsplanungsbüro DI Kleiner aus Wels) gegenüber?

4. Werden Sie wegen der objektiven Nachteile für BenutzerInnen des Öffentlichen Verkehrs und der gravierenden Einschränkungen möglicher Ausbauoptionen des Öffentlichen Verkehrs im Raum Gmunden gegen eine endgültige Stilllegung der Strecke Engelhof-Gmunden Seebhf Stellung beziehen?
5. Hielten Sie es angesichts wiederholter Ansagen zu Einsparungs- und Effizienzsteigerungsnotwendigkeiten bei der Schieneninfrastruktur für verantwortlich, einen Streckenabschnitt stillzulegen, bei dem erst um 1990 beträchtliche Investitionen in Gleisanlagen und Sicherungseinrichtungen getätigt wurden?

Abg. Dr. ...
Sebastian ...
...
...
...