
1749/AB XXIV. GP

Eingelangt am 19.06.2009

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0021-I/PR3/2009
DVR:0000175

Wien, am . Juni 2009

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Moser, Freundinnen und Freunde haben am 20. April 2009 unter der **Nr. 1712/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend geplante Verschlechterung für die Fahrgäste der Regionalbahn „Haager Lies“ in Oberösterreich durch Investitionspläne von BMVIT und ÖBB auf der Westbahnstrecke gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich nach Einholung der Informationen von den ÖBB wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 6:

- *Wie stehen Sie zum geplanten Ausbau der Westbahnstrecke im Raum westlich von Lambach in Oberösterreich in seiner derzeit vorliegenden und kürzlich in der Region präsentierten Form, die die derzeitige Ein- und Durchbindung der Regionalbahn „Haager Lies“ bis Lambach, Wels und Linz baulich unterbinden und damit ein gut nachgefragtes und weiter ausbaufähiges Schienenverkehrsangebot für die regionale Bevölkerung mutwillig verunmöglichen würde?*
- *Welcher Realisierungszeitraum und welche Kosten sind für dieses Projekt derzeit vorgesehen?*
- *Welche Alternativen, die auch künftig eine Ein- bzw. Durchbindung der „Haager Lies“*

ermöglichen würden, zu dieser Westbahn-Ausbau-Variante haben Sie bzw. die ÖBB mit welchem konkreten Ergebnis untersucht?

- *Falls Sie keine derartigen Alternativen untersucht haben bzw. untersuchen ließen – warum nicht?*
- *Was spricht gegen den Erhalt der alten Trasse neben der geplanten Neubaustrecke?*
- *Welche Erhaltungskosten würde der Erhalt der alten Trasse im Jahr erfordern?*

Das angesprochene Ausbauprojekt zur Linienverbesserung zwischen Lambach und Breitenschützing bildet den Lückenschluss des in den Jahren 1988 bis 1997 schrittweise durchgeführten Ausbaus der Westbahn zwischen Wels und Attnang zur zweigleisigen Hochleistungsstrecke. Durch den 2010 startenden und voraussichtlich 2012 endenden Ausbau des Bereichs Lambach – Breitenschützing kann das Kapazitäts- und Geschwindigkeitspotential der gesamten Strecke Wels – Attnang-Puchheim lukriert werden. Die Investitionen für den Bau (gemäß ÖBB-Rahmenplan 2009 - 2014, vorausvalorisiert auf Projektende) betragen rd. 46,1 Mio. Euro.

Im Rahmen der Planungen für dieses Ausbauprojekt wurden unter anderem technische Möglichkeiten und die Wirtschaftlichkeit für eine weitere Anbindung der dort befindlichen Lokalbahn an die Westbahn geprüft.

In diesem Zusammenhang darf ich darauf verweisen, dass die angesprochene Nebenbahn sich zwar im Eigentum der ÖBB befindet, allerdings seit Jahrzehnten durch die Firma Stern & Hafferl betrieben wird und die Bestellung der Verkehrsdienste durch das Land Oberösterreich erfolgt.

Die Variante eines dreigleisigen Abschnitts von Lambach bis zur Haltestelle Neukirchen schied aus Gründen der Wirtschaftlichkeit aus (Investitionskosten von ca. 6,2 Mio. Euro netto und Folgekosten für Reinvestition und Erhaltung von ca. 2,7 Mio. Euro netto). Die kostengünstigere Alternative, die Weiternutzung des Westbahngleises 2 führt zwar zu einer Reduktion der Oberbaukosten, bedingt aber zusätzlich Aufwendungen in anderen Bereichen, sodass sich die Investitionskosten auf ca. 4,6 Mio. Euro netto und die Folgekosten auf ca. 2,3 Mio. Euro netto belaufen.

Die Firma Stern & Hafferl teilte bereits zu Beginn der Gespräche bezüglich möglicher Alternativen mit, dass sie sich für eine derartige Beitragsleistung außer Stande sieht.

Da auch für das Land Oberösterreich eine derartige Beitragsleistung zu hoch erschien, fiel am 19. September 2007 die Entscheidung durch das Land Oberösterreich, auf die weitere Anbindung an die Westbahn zu verzichten und künftig die Nebenbahn im Inselbetrieb zu führen.

Zu den Fragen 7 und 8:

- *Was würde der Einbau von einer bzw. zwei hochgeschwindigkeitstauglichen Weiche/n zur auch künftigen direkten Verbindung zwischen Regionalbahnstrecke und Westbahnstrecke im Raum Neukirchen bei Lambach an Investitionen erfordern?*
- *Stimmt es, dass derartige hochgeschwindigkeitstaugliche Weichen in Österreich entwickelt und aus in Österreich hergestelltem Spezialstahl produziert werden und daher mit einer solchen Investition ein besonders ansehnlicher Wertschöpfungseffekt verbunden wäre?*

Eine Weichenverbindung zwischen den Westbahngleisen in der HSt. Neukirchen (analog zum Bestand) ist bei der geplanten Geschwindigkeit auf der Westbahn trassierungstechnisch nicht möglich. Eine Abzweigweiche im Gleis 2 ist technisch zwar möglich (Grenzlösung), würde aber zu einer Nutzung des Gleises 2 durch die Nebenbahn in beiden Richtungen zwischen Markt Lambach und Neukirchen führen. Eine Betriebssimulation zeigte jedoch, dass aus betriebstechnischen Gründen ein Regelbetrieb der Nebenbahn im Fahrplan der Westbahn nicht mehr untergebracht werden kann.

Zu Frage 9:

- *Können Sie ausschließen, dass die Mittel für derartige Ausbauprojekte mit höchst nachteiligen Begleiterscheinungen für regionale BahnnutzerInnen anderswo abgezogen werden, zB von der Erhaltung der Strecken insbesondere des B- und C-Netzes, in denen es immer mehr schlechte und nicht instand gesetzte bzw. unzureichend instand gehaltene Abschnitte gibt?*

Im Gegensatz zur Finanzierung des Projektes „Lambach – Breitenschützing“, welches gemäß § 43 Bundesbahngesetz aus Mitteln des Rahmenplanes erfolgt, werden Erhaltungsmaßnahmen aus Mitteln des § 42 Bundesbahngesetz finanziert. Zwischen diesen beiden Finanzierungsquellen sind Umschichtungen nicht vorgesehen.

Zu Frage 10:

- *Wann wurden auf der Regionalbahnstrecke nach Haag am Hausruck Investitionen in die Infrastruktur von Seiten der ÖBB getätigt? Welche und mit welchen Investitionsvolumina?*

Von Seiten der ÖBB wurden keine Infrastrukturinvestitionen in die Strecke der Haager Lies getätigt. Bis inklusive zum Jahr 2004 wurde die Strecke seitens der Firma Stern & Hafferl mit Mitteln der Privatbahnförderung erhalten. Darüber gab es eine vertragliche Vereinbarung. Diese Förderung wurde ab 2005 im Einvernehmen mit dem Land Oberösterreich eingestellt. Instandhaltungsmaßnahmen wurden aber weiterhin von Stern und Hafferl getätigt.

Zu Frage 11:

- *Welche Zukunft sieht das mit der Zustimmung Ihrer Vertreter im Aufsichtsrat entwickelte RegioBahnen-Konzept der ÖBB in seiner aktuell gültigen Fassung (bitte um Angabe des Datums dieser Fassung) für die Strecke der „Haager Lies“ vor?*

Das gültige Regionalbahnkonzept der ÖBB sieht die gesamthafte Abtretung der Strecke an einen Nachfolgebetreiber vor. Die Besonderheit dieser Strecke liegt darin, dass die Eisenbahninfrastruktur Eigentum der ÖBB ist und deren Betreiber ein anderes Eisenbahnunternehmen, nämlich Stern & Hafferl, ist.

Zu Frage 12:

- *Welche rechtliche Verbindlichkeit hätte eine von LHStv. Haider gegenüber den ÖBB gegebene Zustimmung zur Kappung der Regionalbahn von der Westbahnstrecke für das Land OÖ?*

Nach den mir vorliegenden Informationen zielt Ihre Frage auf eine politische Absichtserklärung des zuständigen Regierungsmitgliedes ab. Diese Absichtserklärung wurde der gesamten Landesregierung im Wege eines schriftlichen Berichtes am 10.4.2008 zu Kenntnis gebracht.

Zu Frage 13:

- *Auf welcher rechtlichen Grundlage können die ÖBB Regionalbahnstrecken von Hauptstrecken a) generell, b) entschädigungslos abschneiden?*

Dies ist wohl eine Frage eines allfälligen Einstellungsverfahrens oder eines anderen Rechtsaktes, z.B. im Zuge eines Bauverfahrens *in actu*.

Zu Frage 14:

- *Welche Möglichkeiten der Gegenwehr gibt es, zB für Gebietskörperschaften, die durchgehende Verkehre über den „Abschnittspunkt“ hinaus bestellen bzw. fördern?*

Grundsätzlich können Gebietskörperschaften Verkehrsbestellungen bei einem Eisenbahnverkehrsunternehmen tätigen oder z.B. Rechtsmittel gegen einen Einstellungsbescheid ergreifen.

Zu Frage 15:

- *Gibt es seitens der ÖBB bzw. von Ihrer Seite Überlegungen für eine Übertragung der Regionalbahntrasse zwischen Haag und Neukirchen zB an Stern&Hafferl, und wenn ja, welche Modalitäten (insbesondere Kaufpreisvorstellungen) würden einer solchen Übertragung zu Grunde gelegt?*

Es gibt seitens der ÖBB-Infrastruktur Bau AG im Zuge des Neubauprojektes Lambach - Breitenschützing konkrete Überlegungen, die Eisenbahninfrastruktur der „Haager Lies“

einem potentiellen Interessenten zu übertragen. Die ÖBB-Infrastruktur Bau AG würde die Strecke verkaufen.

Zu Frage 16:

- *Entspricht der Plan, ein extra neben der Bahn erschlossenes Gewerbegebiet durch Umbaumaßnahmen vom Schienenanschluss abzuschneiden, den verkehrspolitischen Zielen, die Sie und diese Bundesregierung sich gesetzt haben? Wird für solche Fälle hernach womöglich mit einer weiteren Spritze Steuergeld aus dem Budget oder dem Klimafonds eine Anschlussbahn eingerichtet und diese dann als politischer Erfolg verkauft?*

Derzeit ist nicht bekannt, dass hier ein gemeindeübergreifendes Gewerbegebiet erschlossen werden soll. Daher wurde die weitere Anbindung der Lokalbahn an die Westbahn aus diesem Grund nicht weiter verfolgt.

Zu den Fragen 17 und 18:

- *Wie sollten Ihrer Meinung nach im Fall der baulichen Abkopplung der Regionalbahn „Haager Lies“ vom ÖBB-Schiennetz die Verkehrsbedürfnisse der derzeitigen Fahrgäste, die alternativ nicht über ein Auto verfügen können oder sich dieses für den täglichen Arbeitsweg nicht leisten können, abgewickelt werden?*
- *Wie wollen Sie im Fall der Umsetzung des Westbahn-Ausbauprojekts und der damit verbundenen massiven Verschlechterung für die Fahrgäste der Regionalbahn „Haager Lies“ deren im Widerspruch zu den verkehrs-, umwelt- und klimapolitischen Zielen dieser Bundesregierung stehenden Umstieg aufs Auto konkret verhindern?*

Auf Grund der Entscheidung des Landes Oberösterreich, die Strecke Lambach – Haag am Hausruck künftig nicht zu vernetzen, entfällt die Abzweigung der eingleisigen Strecke Lambach – Haag am Hausruck aus der Westbahnstrecke Wien – Salzburg. Die bestehende Strecke Neukirchen bei Lambach – Haag am Hausruck könnte daher künftig als nicht vernetzte Lokalbahn betrieben werden.

Die Haltestelle Neukirchen bei Lambach an der Strecke Wien – Salzburg bleibt jedenfalls erhalten und wird mit Randbahnsteigen an den Gleisen 1 und 2 als Umsteigebahnhof mit P&R und Busbahnhof ausgestattet, wenn ein potentieller Interessent die Strecke übernimmt. Sie könnte daher künftig als Endhaltepunkt der eingleisigen Nebenbahn Neukirchen bei Lambach – Haag am Hausruck dienen.

In diesem Zusammenhang wurde von den ÖBB auch mitgeteilt, dass nach den bei ihnen vorliegenden Informationen von Seiten des Landes Oberösterreich auf Basis eines Landesrechnungshofbeschlusses auch mit Zustimmung der Grünen die Ausarbeitung eines alternativen ÖV-Buskonzeptes gefordert wurde.