

6114/AB XXIV. GP

Eingelangt am 09.09.2010

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
A-1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0042-I/PR3/2010
DVR:0000175

Wien, am . September 2010

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordnete zum Nationalrat Dr. Winter und weitere Abgeordnete haben am 9. Juli 2010 unter der **Nr. 6192/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Busverkehr auf der Gesäuse-Bahnstrecke gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1, 2, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 und 14:

- Wie viele Fahrgäste werden derzeit mit dem Bus pro Tag/pro Woche/pro Monat auf der Strecke befördert?
- Wie sehen die Vergleichzahlen dazu vom Personenverkehr auf der Bahnstrecke im Vorjahr aus?
- Werden mit den betroffenen Gemeinden regelmäßig Gespräche über die Busfahrpläne geführt?
- Sind die versprochenen verdoppelten Bus-Anschlüsse (von 22 auf 44) noch immer existent?
- Wenn nein, warum nicht?
- Wie viele Fahrten werden auf der Gesäuse-Bahnstrecke zu touristischen Zwecken durchgeführt?
- Um welche Fahrten handelt es sich dabei?
- Wie viele Gütertransporte gibt es auf der Gesäuse-Bahnstrecke pro Tag/pro Woche/pro Monat?
- Wie erfolgt die Finanzierung der Busvariante?

- Nach Angaben der ÖBB erwirtschaftete die Strecke einen Verlust von 2,2 Millionen Euro. Wie setzt sich diese Summe zusammen?
- Wie sieht die erwirtschaftete Summe jetzt aus?
- Wie viel Gewinn/Verlust erwirtschaftet der Transportverkehr jährlich auf der Strecke?
- Wie viel Gewinn/Verlust erwirtschaftet der Busverkehr seit 1. September auf der Strecke?
- Welche Studie, Statistik, etc. lag den erwähnten Passagierzahlen („zwischen zwei und 17 Einsteiger pro Tag im Personenverkehr“) zu Grunde?
- Wie sieht diese Studie, Statistik, etc. vollständig für die betroffene Bahnstrecke aus?

Das Fahrplanangebot im Personenverkehr auf den von dieser Strecke berührten Landesgebieten Nieder- und Oberösterreichs sowie der Steiermark wird von den jeweiligen Bundesländern mit den jeweiligen ÖBB-Regionalmanagements vereinbart.

In die Kompetenz meines Ressorts fällt die Bereitstellung und Erhaltung der Infrastruktur. Weiters fördert das bmvit derzeit bestimmte Tarife im Personenverkehr im Rahmen der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen.

Zu den Fragen 3 und 4:

- Wie viele Beschwerden von Fahrgästen sind Ihnen seit dem 1. September 2009 bekannt?
- Um welche Beschwerden handelt es sich dabei?

Beschwerden von Fahrgästen sind mir persönlich keine bekannt, diese gehen in den meisten Fällen an das für den Transport zuständige Unternehmen.

Zu den Fragen 18 bis 20:

- Bauarbeiten am Bahnhof Großreifling zeigen beispielsweise, dass trotz Stilllegung weiterhin Investitionen in die Strecke getätigt werden. Welche baulichen Maßnahmen (Sanierung, Um-/Ausbau, etc.) wurden zu welchen Zeitpunkten seit der Stilllegung getätigt und wie sehen die Kosten für diese Maßnahmen im Detail aus?
- Werden bzw. wurden diese Baumaßnahmen rein aus Mitteln der ÖBB finanziert, oder werden bzw. wurden diese auch von anderen Stellen lukriert?
- In welchem Eigentum befinden sich die Bahnhöfe, Warteräume, etc. entlang der Strecke?

Die ÖBB-Holding AG hat mich informiert, dass die Bauarbeiten im Bahnhof Großreifling Rückbaumaßnahmen im Gleisbereich betreffen und damit in Zusammenhang stehende Adaptierungen von Bahnsteigen. Weiters wird der Bahnhof Großreifling hinkünftig vom Bahnhof Hieflau aus ferngesteuert, wofür die notwendigen sicherungstechnischen Maßnahmen durchzuführen sind. Die Mittel dazu fließen aus dem ÖBB-Rahmenplan. Durch diese Investitionen sollen entsprechende Einsparungsmöglichkeiten ausgeschöpft werden. Die Anlagen entlang der Strecke stehen im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG.

Zu Frage 21:

- *Wie hoch sind die Instandhaltungskosten für Infrastruktur (Bahnhöfe, etc.) entlang der Strecke, aufgegliedert nach Objekt sowie anfallenden Kosten?*

Laut ÖBB-Infrastruktur AG betragen die Instandhaltungskosten für die Eisenbahninfrastruktur von Kleinreifling bis Selzthal 2009 rund 5 Mio. Euro.