



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

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

GZ. BMVIT-10.000/0007-I/PR3/2014
DVR:0000175

Wien, am ~~11~~ April 2014

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Georg Willi, Freundinnen und Freunde haben am 18. Februar 2014 unter der **Nr. 659/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Mühlkreisbahn gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wann und mit welcher Begründung wurde die „dauernde Einstellung des Betriebes gemäß § 28 EisbG – Streckenteile Linz Vbf West – Linz Urfahr von km 2,849 bis km 6,690, sowie der im km 3,603 abzweigende Streckenast mit Kilometrierung von km 0,000 bis km 0,485, samt weiterer Streckenast mit Kilometrierung km 4,595 bis km 3,452 – mit Wirksamkeit 13.12.2014, 24.00 Uhr (Fahrplanwechsel), in eventu nach dem 13.12.2014, 24.00 Uhr“ von wem beantragt?*

Durch die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft wurde mit Schreiben vom 12. Dezember 2013 der Antrag auf Einstellung der Streckenteile

- Linz Vbf West - Linz Urfahr von km 2,849 bis km 6,690 (einschl. der Linzer Donaubrücke)
sowie

- der im km 3,603 abzweigende Streckenast mit Kilometrierung von km 0,000 bis km 0,485 samt
- weiterer Streckenast mit Kilometrierung km 4,595 bis km 3,452

der ÖBB-Strecke Linz - Urfahr samt Schleppbahn zum Donauumschlageplatz eingebracht.

Begründet wurde dies im Sinne des § 28 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) durch die Antragstellerin damit, dass die Weiterführung des Betriebes auf diesen Streckenteilen wirtschaftlich nicht mehr zumutbar ist.

Zu Frage 2:

- *Wie ist der aktuelle Verfahrensstand zu diesem Antrag?*

Durch die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft erfolgt derzeit die Vorbereitung und Erbringung der noch erforderlichen Nachweise gemäß § 28 Abs. 4 EisbG (Nachweis, dass Bemühungen zum Weiterbetrieb zu kaufmännisch gerechtfertigten Bedingungen erfolglos blieben, mit der Durchführung einer öffentlichen Interessentensuche).

Zu Fragen 3 bis 15:

- *Wie lange könnte die Bestandsbrücke – bei entsprechender Sanierung/ Erhaltung – noch genutzt werden?*
- *Werden Sie für einen Beitrag der ÖBB für eine Erhaltung bis zur Genehmigung und zum Baubeginn einer neuen Brücke sorgen, beispielsweise im Rahmenplan? Wenn nein warum nicht?*
- *Die derzeit geplante Sperre der Brücke für den Schienenverkehr spätestens ab Sommer 2014 bedeutet, dass die Zuggarnituren demnächst mit extrem hohen Kosten und hohen technischem Aufwand für Service und Wartung per Straßen-Tieflader in den Hauptbahnhof überstellt werden müssten. Wie oft müssten bei Aufrechterhaltung des fahrplanmäßigen Betriebs Triebwagen a) der Reihe 5022 bzw. b) der Reihe 5047 pro Fahrplanjahr zur sicherheitsrelevanten Servicierung auf der Straße zu den Werkstätten im Hbf. Linz transportiert werden?*
- *Welche Kosten (Vorbereitungsarbeiten am Triebwagen, Verladung Triebwagen auf Tieflader, Sondertransport auf Straße, ...) fallen pro Transport an?*
- *Welche Kosten werden dadurch pro Jahr geschätzt a) für die ÖBB, b) für die betroffenen Straßenerhalter (Straßenschäden usw.), c) gegebenenfalls für Dritte anfallen?*
- *Können Sie ausschließen, dass aufgrund der Kosten dieser Überstellungsfahrten auf der MKB auf Schienenersatzverkehre ausgewichen wird, um Einsparungen zu erzielen?*



- Falls Sie das nicht ausschließen können – was haben Sie bereits und werden Sie unternehmen, um den MKB-Pendlerverkehr im Einklang mit Ihren medienöffentlich verbreiteten verkehrspolitischen Zielsetzungen vollumfänglich auf der Schiene zu halten?
- Welche Maßnahmen a) haben Sie bereits gesetzt, b) werden Sie bis wann setzen, um die vollinhaltliche Einhaltung der im bis 2019 gültigen Verkehrsdienstvertrag des Bundes/Grundangebot betreffend Mühlkreisbahn enthaltenen Verpflichtungen (unter anderem: Fahrzeugsatz VT 5022“) durch die ÖBB sicherzustellen?
- Welche aufsichtsbehördlichen oder sonstigen Maßnahmen in Ihrem Zuständigkeits- bzw. Einflussbereich kämen in Frage, um die vollinhaltliche Einhaltung anderer Verkehrsdienstverträge betreffend Mühlkreisbahn durch die ÖBB sicherzustellen?
- Ist Ihnen bekannt, dass im Zusammenhang mit der geplanten Sperre der Linzer Eisenbahnbrücke barrierefreie Zugsgarnituren durch nicht barrierefreie Zugsgarnituren ersetzt werden sollen?
- Wenn ja, was haben Sie wann im Einzelnen dagegen unternommen?
- Falls Sie nichts unternommen haben – warum nicht?
- Wie beurteilen Sie den Ersatz barrierefreier durch nicht barrierefreie Zugsgarnituren vor dem Hintergrund der Kritik der UNO an Österreich wegen unzureichender Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention, nicht zuletzt Ihren Verantwortungsbereich betreffend?

Das bmvit verfolgt mit der im Gesamtverkehrsplan für Österreich formulierten Vision, das Verkehrssystem sozial, sicher, umweltfreundlich und effizient zu gestalten das Ziel, ein attraktives Angebot im öffentlichen Verkehr sicherzustellen. Ein gutes Angebot insbesondere für Pendlerinnen und Pendler steht dabei im Mittelpunkt.

Die ÖBB-Infra AG investiert noch einmal in die Linzer Eisenbahnbrücke, damit diese bis 2014 für die „Desiro“-Garnituren befahrbar bleibt. Gleichzeitig wird in Rottenegg eine Servicehalle aufgebaut, die ab 2015 zur Verfügung steht. Damit ist eine lückenlose Wartungsmöglichkeit für die „Desiro“-Garnituren gegeben. Überstellungen von Zugsgarnituren im Rahmen von Service und Wartung sind nicht notwendig.

Gemeinsam mit den ÖBB hat das bmvit somit die notwendigen Maßnahmen gesetzt, um im Sinne der Pendlerinnen und Pendler auf der Mühlkreisbahn den Einsatz barrierefreier Zugsgarnituren, entsprechend der Verkehrsdienstverträge mit Bund und Land, bis 2019 technisch sicherzustellen.