

Anfrage

der Abgeordneten Ralph Schallmeiner, Elisabeth Götze, Freundinnen und Freunde
an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
betreffend konkrete Pläne für das baldige Ende des Zugsverkehrs auf der südlichen
Hausruckbahn

BEGRÜNDUNG

Als zu Beginn dieser Regierungsperiode die Absicht zur Einstellung von drei ÖBB-Regionalbahnstrecken in Oberösterreich publik wurden, war der Aufschrei groß. Der zuständige FPÖ-Landesrat sprach im Frühjahr 2025 von einem „Frontalangriff auf die Mobilitätsbedürfnisse Zigtausender Menschen“, die auf diese Bahnstrecken angewiesen seien. Es wurde auf das 2019 abgeschlossene Attraktivierungspaket für genau diese Strecken verwiesen, zu dem das Land fast ein Drittel der vorgesehenen 245 Mio Euro beisteuern sollte, und darauf gepocht, dass auch Bund und ÖBB ihre Zusagen einzuhalten hätten.

Der Oberösterreichische Landtag hat sich am 5. Juni 2025 einstimmig für den Fortbestand dieser Strecken ausgesprochen. Auch im Parlament fanden auf Basis kritischer Anträge der Opposition¹ entsprechende Debatten statt.

In der Folge begannen ernsthaftere Gespräche Bund-Land-ÖBB jenseits der einseitigen ÖBB-Infra-Wünsche. Bereits bei einer Zwischenbilanz Ende Juli 2025 erwähnten die Beteiligten, dass im auszuhandelnden MoU (Memorandum of Understanding) angestrebt werde, Personenverkehre zu erhalten. Für die Hausruckbahn hieß es zu diesem Zeitpunkt: „für den südlichen Abschnitt werden Detailprüfungen unter Berücksichtigung der Entwicklung der neuen Innkreisbahn vorgenommen“.

BM Hanke verbreitete zu Jahresbeginn 2026: „Aus heutiger Sicht lässt sich festhalten, dass die Hausruckbahn in ihrer gesamten Länge erhalten bleiben soll.“

Das MoU zwischen Bund/BMIMI, Land Oberösterreich und ÖBB wurde schließlich am 20. März 2026 unterfertigt.

Bei der Präsentation meinte BM Hanke, dass man damit die drei Bahnen „außer Streit gestellt“ habe. In seiner Öffentlichkeitsarbeit betonte er mehrfach: „Mit einer Absichtserklärung sichern wir den Erhalt von Almtalbahn, Hausruckbahn und Mühlkreisbahn – ohne Verschlechterungen für Pendler:innen.“ FPÖ-Landesrat

¹ zB <https://www.parlament.gv.at/gegenstand/XXVIII/A/340>

Steinkellner ging darüber noch hinaus, indem er behauptete, dass die im Raum gestandene Umstellung von Zug auf Bus „vom Tisch“ sei.

Zur Hausruckbahn, die laut MoU zumindest bis 2033 weiter von den ÖBB betrieben werden soll, ging ÖBB-CEO Matthä jedoch bereits bei diesem Anlass ein wenig weiter ins Detail und strafte damit seine Nebenredner Lügen: Der nördliche Teil sei ohnehin nie zur Diskussion gestanden, weil er gut ausgelastet sei. Der südliche Teil, also der Abschnitt Attnang-Puchheim bis Ried im Innkreis, solle ebenfalls weitergeführt werden - sollten aber "sehr große Investitionen" nötig sein, die wegen der neuen Innkreisbahn "wenige Jahre später zum Wegschmeißen sind", behalte man sich vor, „vorübergehend“ auf Busse umzustellen, "bis die gesamtinfrastrukturale Lösung für den Teil erledigt wird" – von der er sich dann jedenfalls eine "Beflügelung der Fahrgastzahlen" erhoffe.

In den folgenden Wochen stellte sich dann Stück für Stück heraus: Entgegen der Botschaft der Schlagzeilen wie „Hausruckbahn bleibt gesichert“ und der Verkündigungen des SPÖ-Ministers und des FPÖ-Landesrats ist die Hausruck-Bahnstrecke keineswegs „langfristig gesichert“. Vielmehr bedeutet die von Land, Bund und ÖBB erarbeitete Strategie am Hausruck das genaue Gegenteil: Die Vereinbarung sieht eine „vorübergehende“ Einrichtung eines Busangebots anstelle des Zugbetriebs auf der Hausruckbahn vor, „sofern technische Probleme mit hohem Investitionsbedarf auftreten sollten“.

Dass es sich hierbei aber um keine nur eventuell oder gar überraschend auftauchenden Probleme, sondern um den Scheiteltunnel am Hausruck mit bereits jahrelang untersuchter und vorbereiteter Sanierung handelt, war allen Verhandlungsbeteiligten in Land und Bund bekannt. Es wurde also von den Verhandlern in voller Absicht eine Sollbruchstelle für den Zugsverkehr auf der Hausruckbahn in ihr MoU eingebaut, der Öffentlichkeit dazu jedoch Sand in die Augen gestreut.

Wie ehrlich es ist, eine Umstellung auf Schienenersatzverkehr bis zu einer nicht „wenige Jahre“, sondern wohl Jahrzehnte entfernten Trassenfestlegung der noch nicht einmal grundsätzlich gesicherten NIB/Neuen Innkreisbahn den Fahrgästen als „vorübergehend“ und die entsprechende Bahnstrecke als „gerettet“ zu servieren, bleibe dahingestellt.

Nunmehr dürfte es rasch ernst werden für die Fahrgäste am Hausruck: Es verdichten sich die Hinweise, dass womöglich bereits in diesem Herbst, zB ab Dezember 2026, der Zugsverkehr auf dem Südteil der Hausruckbahn beendet werden soll.

Als Vorwand wird hierfür der erwähnte Hausrucktunnel herangezogen. Der knapp 710 Meter lange Tunnel liegt in einem geologisch anspruchsvollen Gebiet, in dem historisch Braunkohle gefördert wurde, und dient auch der Entwässerung ehemaliger Bergwerksstollen. Daher kann man den Tunnel unabhängig von der zukünftigen Bahn-Nutzung aus Sicherheitsgründen nicht verfallen lassen. Für die nötige Sanierung gab es bereits jahrelange fachliche Vorarbeiten - und auch konkrete

Vorarbeiten für eine Sanierung im Rahmen einer dreimonatigen Vollsperrung, die Ende 2026 erledigt sein sollte².

Die Rede ist von drei Sanierungs-Varianten:

1. Sanierung ohne Lichtraumprofil-Verkleinerung, also so dass weiterhin Züge im derzeitigen Querschnitt sicher durchfahren können,
2. Verfüllung des Tunnels,
3. Sanierung mit hernach kleinerem Querschnitt, sprich Umbau von einem Eisenbahntunnel zu einem Entwässerungs- und Stabilisierungsstollen.

Variante 3 ist die finanziell günstigste, sie bedeutet allerdings: Der Tunnel wird wieder „sicher“, jedoch passt kein Zug mehr durch! Daran würde sich auch bei einer allfälligen Umsetzung der NIB/Neuen Innkreisbahn nichts mehr ändern lassen.

Absurderweise ist genau dies die Variante, die derzeit innerhalb der ÖBB als realistischste Variante betrieben wird: Viel Steuergeld investieren, damit danach KEIN Zug mehr fahren kann. Der zuständige Bundesminister schaut diesem Treiben offenbar tatenlos – oder gar wohlwollend? – zu. Dies obwohl diese „Lösung“ wohl eindeutig sogar dem MoU mit seiner Hausruckbahn-Hintertür widerspricht, wo ja von maximal „vorübergehendem“ Busverkehr statt Zugverkehr die Rede ist.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgende

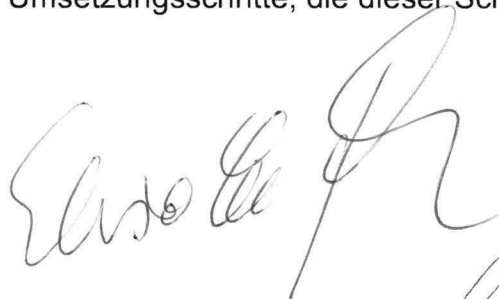
ANFRAGE

- 1) Seit wann sind Sie darüber informiert, dass der Hausrucktunnel im Abschnitt Attnang-Puchheim – Ried im Innkreis der Hausruckbahn auf Betreiben der ÖBB ab dem kommenden Winter so „saniert“ werden soll, dass danach aufgrund eines verringerten Lichtraumprofils/Tunnelquerschnitts kein Zugbetrieb mehr möglich wäre?
- 2) Seit wann sind Sie darüber informiert, dass zu diesem Zweck der Zugbetrieb auf dieser Strecke in Kürze, wohl im Umfeld des Fahrplanwechsels im Dezember 2026, eingestellt und stattdessen nur mehr Schienenersatzverkehr angeboten werden soll?
- 3) Wie rechtfertigen Sie dies gegenüber den Fahrgästen, in der Mehrzahl Pendler:innen?
- 4) Entspräche eine Tunnelsanierung im Hausruck, die künftigen Zugverkehr dauerhaft verunmöglicht, dem MoU, das maximal „vorübergehende“ Umstellung auf Busverkehr umfasst?
- 5) Warum soll diese „Sanierungs“-variante des Hausrucktunnels den beiden anderen Sanierungsvarianten und insbesondere der bisher verfolgten Sanierung für weiteren Zugbetrieb konkret vorgezogen werden?

² Vgl. zB Auftragsvergabe ÖBB-Infra 2024-2026

- 6) Bei der Präsentation des MoU zu den Oberösterreichischen Regionalbahnen haben Sie wörtlich betont, dass man damit die drei Bahnen „außer Streit gestellt“ habe, „ohne Verschlechterungen für Pendler:innen.“ Ist für Sie ein Sanierungs-Rückbau eines Tunnels in einen dann nicht mehr mit Zügen befahrbaren Zustand und ein daher (bestenfalls) „ewiger“ Schienenersatzverkehr a) ein „Außer-Streit-Stellen“ dieser Bahnstrecke und b) „keine Verschlechterung für Pendler:innen“? Wenn ja, warum jeweils im Einzelnen?
- 7) Bei der Präsentation des MoU zu Oberösterreichs Regionalbahnen war in Ihrer Anwesenheit die Rede davon, dass „vorübergehend“ und „für wenige Jahre“ Busse statt Züge fahren könnten. Entsprach diese Ankündigung angesichts des vorgesehenen Sanierungs-Rückbaus eines Tunnels in einen dann nicht mehr mit Zügen befahrbaren Zustand samt daher (bestenfalls) „ewigem“ und keinesfalls „vorübergehendem“ Schienenersatzverkehr der Wahrheit?
- 8) Wenn nein, was haben Sie konkret wann unternommen, um eine öffentliche Richtigstellung dieser Aussagen vorzunehmen oder zu veranlassen?
- 9) Ist – im Sinne von „vorübergehend“ – ein Auslaufen eines Schienenersatzverkehrs ohne Wiederaufnahme eines Zugsbetriebs auf dieser Bahnstrecke geplant? Wenn ja wann soll dies erfolgen?
- 10) Welche Kosten wären mit der nun offenbar geplanten Sanierungs-Variante „Sanierung mit hernach kleinerem Querschnitt, der weiteren Eisenbahnverkehr verunmöglicht“ beim Hausrucktunnel verbunden? Bitte um Aufgliederung in a) bisherige Planungskosten, b) darüber hinaus noch vorgesehene Planungskosten, c) Baukosten, d) Finanzierungskosten, e) Marketingkosten, f) sonstige Kosten.
- 11) Welche Arbeiten wurden im Rahmen des laut Vergabe von Ende 2024 fast 230.000 Euro schweren Projekts der ÖBB Infrastruktur AG mit der Geschäftszahl „127650|4300962668“ namens „Hausrucktunnel - Ausschreibungs- Detailplanung und Unterstützung Baumanagement“, das sehr konkret die Beachtung des Verkleinerungsverbot des bestehenden Lichtraumes umfasste, konkret geleistet?
- 12) Laut Vergabe zum in der Vorfrage genannten Projekt „Hausrucktunnel - Ausschreibungs- Detailplanung und Unterstützung Baumanagement“ war explizit „angedacht, den bestehenden Tunnel im Jahr 2026 in einer 3-monatigen Dauersperr in den oben genannten Bereichen zu ertüchtigen. (...) Ziel der Ertüchtigungsarbeiten ist die Eisbildung und Wasserzutritte zu minimieren und gleichzeitig die bestehende Tunnelschale zu stabilisieren. Damit der Hausrucktunnel auch in den nächsten Jahren, möglichst störungsfrei, genutzt werden kann. (...)“. Dies eben unter Beachtung des Verkleinerungsverbot des bestehenden Lichtraumes. Warum wird bzw. wurde diese klare Strategie nun offenbar aufgegeben, obwohl sie bereits in für die Steuerzahler:innen kostenpflichtige Vergaben von über 600.000 Euro (ohne ÖBB-interne Kosten) in den letzten Jahren gemündet ist?

- 13) Was werden Sie konkret unternehmen, um den in Frage 1 skizzierten Schildbürgerstreich bei der Hausruckbahn noch abzuwenden?
- 14) In diversen Äußerungen und Schriftlichkeiten zur Zukunft der Hausruckbahn wurden für den Südbereich Zusammenhänge mit dem Projekt NIB/Neue Innkreisbahn hergestellt, wobei von einem Zeitraum von „wenigen Jahren“ bis zu deren Trassenfestlegung die Rede war.
- Wie weit ist das Projekt NIB derzeit gediehen?
 - Was war der Fortschritt beim Projekt NIB seit Aufnahme in den Fachentwurf zum Zielnetz 2040 im 1. Halbjahr 2024?
 - Wann wäre eine konkrete „Trassenfestlegung“ der 100-km-Hochleistungs-Neubaustrecke der NIB unter Berücksichtigung der Erfahrungswerte mit jüngsten Großprojekten wie der Neubaustrecke im Flachgau u.ä. realistisch frühestens möglich? Bitte um Information über die konkreten Umsetzungsschritte, die dieser Schätzung zugrunde liegen.



(Sebastian Maier)

Andreas Hög
(KÖZAT)



(Markus)



(Markus)

