

21. August 2010
Profil

ÖBB: Welche Nebenstrecken verkauft oder stillgelegt werden sollen

Die ÖBB wollen in ganz Österreich weitere Nebenbahnen stilllegen. Oberösterreichs Landeshauptmann Josef Pühringer leistet heftigen Widerstand.

Von [Otmar Lahodynsky](#)

Auf 16 Bahnstrecken in ganz Österreich könnte schon bald der letzte Zug abfahren. Laut profil vorliegenden internen Plänen der ÖBB-Infrastruktur AG soll in diese Nebenbahnen (im ÖBB-Jargon „Ergänzungsnetz“ genannt) künftig kein Geld mehr investiert werden. Betroffen sind Strecken wie Ried–Schärding in Oberösterreich, Spielfeld/Straß–Bad Radkersburg in der Steiermark oder Hermagor–Kötschach-Mauthen in Kärnten. In Niederösterreich ist sogar der Zubringer zur Schneeberg-Zahnradbahn bedroht. Insgesamt sollen mehr als 380 Kilometer Schienenverbindungen gestrichen werden.

Nach dem Vorbild von Niederösterreich, wo Anfang des Jahres 28 Strecken den ÖBB abgekauft wurden, aber nur zwei im Regelverkehr weiter bedient werden (profil 32/10), sollen unrentable Nebenbahnen zuvor den jeweiligen Ländern zur Übernahme angeboten werden.

Oberösterreichs Landeshauptmann Josef Pühringer verweist aber auf den „Versorgungsauftrag“ der ÖBB: „Wir werden den ÖBB sicherlich weder Investitionen noch die unangenehme Aufgabe von Streckenstilllegungen abnehmen“, so Pühringer.

Besonders umkämpft ist die Mühlkreisbahn von Linz nach Aigen-Schlägl. Nach den ÖBB-Plänen soll ein großer Teil der Strecke stillgelegt werden. Wirtschaftsminister Reinhold Mitterlehner, der aus dem Mühlviertel stammt, verweist darauf, dass der Bahnbetrieb bis zum Jahr 2017 vertraglich gesichert sei. Bis dahin bleibe „noch genügend Zeit für kluge Zukunftskonzepte“.

Doch Fahrgast-Verbände warnen vor einem Rückbau des heimischen Bahnnetzes. „Da sich niemand nachhaltig für den regionalen Zugsverkehr einsetzt, gehen die ÖBB immer nach dem gleichen Muster vor“, kritisiert „Probahn“-Chef Peter Haibach. „Zuerst werden die Fahrpläne ausgedünnt, dann gibt es wegen der mangelnden Investitionen immer mehr Langsamfahrstrecken. Bleiben dann die Fahrgäste aus, stellt man den Betrieb ein und ersetzt ihn durch Busse.“

Verkehrsministerin Doris Bures weiß nichts von einer Streichungsliste der ÖBB. „Klar ist aber auch, dass die Bahn ständig Kosten-Nutzen-Analysen über ihre Leistungen anstellen muss, wie das auch der Rechnungshof fordert.“ Derzeit würden das Verkehrsministerium, die Länder und die ÖBB über eine „Neuaufstellung der Finanzierung der Nebenstrecken“ verhandeln. Für die Hauptstrecken sollte der Bund zuständig sein, für regionale Strecken die Länder mit Unterstützung des Bunds.

„Bures und die ÖBB planen einen österreichweiten Kahlschlag, der viele Tausend Menschen in den Regionen täglich vor Probleme stellt, ihre Ziele zu erreichen“, kritisiert die grüne Verkehrssprecherin Gabriele Moser. Damit würden nur 20 Millionen Euro eingespart, „angesichts der Beraterverträge, Spekulationssummen und Vorstandsabfertigungen nur Kinkerlitzchen“.

Dass es auch anders geht, beweist die Pinzgauer Regionalbahn. Unter ÖBB-Führung wurde die Bahnstrecke immer unattraktiver. Im Jahr 2005 drohte nach Hochwasserschäden das Aus. Doch dann investierten Bund, Land und ÖBB mehr als 30 Millionen Euro in Bahnanlagen und neue Zugsgarnituren. Seit der Übernahme durch die Salzburger -

Lokalbahnen, Tochter des Landesenergiekonzerns Salzburg AG, kamen dank neuer Waggons, Stundentakt und besserem Service die Fahrgäste zurück. Die Privatbahn bedient seit Kurzem auch den Raum Berchtesgaden-Freilassing erfolgreich.

Fahrgast-Initiativen verweisen auf den beachtlichen Ausbau von Regionalbahnen in Deutschland und der Schweiz. In Österreich scheitern sinnvolle Konzepte für den regionalen Bahnverkehr oft am Kompetenzgerangel zwischen ÖBB, Bund und Ländern.

Dabei schalten die ÖBB sogar auf Hauptstrecken aufs Haltesignal. So sollen die direkten Bahnverbindungen zwischen Linz und Graz oder von Graz nach Klagenfurt demnächst ganz eingespart werden.

Link zum Online-Artikel:

<http://www.profil.at/articles/1033/560/275953/oebb-welche-nebenstrecken>