



Österreichweite Zusammenarbeit von Umwelt- und Verkehrsinitiativen für einen attraktiven Öffentlichen Verkehr  
Mag. Peter Haibach, Georg Rendlweg 26, 5111 Bürmoos/Salzburg – AUSTRIA , ☎ (0664) 42 69 607  
Fax (06274) 4966 - eMail: [haibach@probahn.at](mailto:haibach@probahn.at) / [www.probahn.at](http://www.probahn.at)

3. März 10

## **Mühlkreisbahn attraktiveren statt einstellen ÖBB Einstellungskarussell muss von Verkehrsministerin Doris Bures gestoppt werden**

- **Landshauptleute sind gefordert, ihre Regionalbahn zu übernehmen**
- **ÖBB und Bund müssen Startkapital für Sanierung und Attraktivierung zur Verfügung stellen**
- **Erfolgsmodell Pinzgauer Lokalbahn ist auch bei Mühlkreisbahn möglich**

Die ÖBB Infrastruktur verfolgt eine Strategie der verbrannten Erde bei sämtlichen Regionalbahnen in allen Bundesländern. Einstmals attraktive Regionalbahnen mit zig-Hunderttausend Fahrgästen wurden in den letzten Jahren/Jahrzehnten ausgehungert, kaum saniert, wenig beworben, sondern möglichst unattraktiv gemacht, mit zahlreichen Langsamfahrstellen versehen, teils sogar aufgrund von geringfügigen Hochwasserschäden monatelang auf Schienenersatzverkehr umgestellt.

Gleichzeitig wurde parallel dazu ein Busverkehr aufgebaut, mit kürzeren Fahrzeiten. Zu einer Potenzialanalyse scheinen die ÖBB nicht bereit. Der Argumentation des ÖBB-Infrastrukturchefs Andreas Mathä folgend, „Busse seien flexibler, damit könne man auch Ortszentren anfahren“, wären außer der Westbahn alle Bahnstrecken einzustellen. Die Handschrift der Roland-Berger-Kahlschlag-Studie scheint 1:1 umgesetzt zu werden.

Dieses Einstellungskarussell wurde schon erfolgreich angewandt, u.a. bei der Ybbstalbahn, Thayatalbahn, Traisentalbahn, Donaueruferbahn, Gesäusebahn, Pinzgauer Lokalbahn ua. Nur dort, wo sich Länder und Gemeinden gegen diese Strategie zur Wehr gesetzt haben, gelang es diesen Teufelskreislauf zu durchbrechen, wie z.B. bei der Pinzgauer Lokalbahn, wo es dem Land gelang, die Pinzgauer Lokalbahn zu übernehmen und ÖBB und Bund zu einem Startkapital von 26 Mio. Euro zu verpflichten, die notwendig sind, die Bahnstrecke zu sanieren bzw. attraktivieren. Der Erfolg stellte sich binnen eines Jahres ein: Die Fahrgasteinnahmen stiegen um 40 %. Damals war aus ÖBB-Kreisen zu hören, das (Echtkosten bezahlen) darf uns nie wieder passieren

Ähnliches muss dem Land Oberösterreich auch bei der Mühlkreisbahn gelingen. Das Land OÖ verfügt mit Stern & Hafferl eine erfolgreiche Privatbahn, die Betreiber der Mühlkreisbahn werden sollte, die Bahn selber müsste ins Eigentum des Landes OÖ übertragen werden, unter Beigabe eines ansehnlichen Beitrages von ÖBB und Bund für Sanierung und Attraktivierung.

probahn fordert Verkehrsministerin Doris Bures auf, durch klare verkehrspolitische Vorgaben den Ländern eine Chance zu geben, ihre Bahnen zu erhalten und attraktivieren. Den jetzigen Zustand der Mühlkreisbahn haben die ÖBB und Bund als Eigentümer zu verantworten. Der Ausstieg aus dem bis 2017 laufenden Verkehrsdienstevertrag muss ÖBB und Bund etwas wert sein.

Für Probahn ÖSTERREICH  
Peter Haibach