

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0018-I/PR3/2018

Wien, am 07. August 2018

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Antoni, Kolleginnen und Kollegen haben am 13. Juni 2018 unter der **Nr. 1030/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Ausbau der Franz Josef Bahn gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1, 8, 9 und 12:

- *Wie lauten Ihre als zuständiger Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie derzeit vorliegenden Pläne in Kooperation mit dem Land Niederösterreich bezüglich „Ausbau der Franz-Josefs-Bahn (FJB)“ für die Jahre 2018 - 2030?*
- *Wie lautet der aktuelle Stand der Kooperationsgespräche zwischen Bund und Land Niederösterreich bezüglich Finanzierung und Ausbau der FJB? (Finanzierungsanteil Bund - Land, zeitliche Umsetzung des Projektes erbeten)*
- *Gibt es bereits eine Entscheidung zwischen Bund und Land Niederösterreich, wann mit dem "Ausbau FJB" begonnen wird?*
 - a. *Wenn ja, wie lautet die Entscheidung?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*
- *Welche Investitionen im Zusammenhang mit dem Projekt "Ausbau FJB" werden gem. Bahnstudie in den Jahren 2018 und Folgejahren bis 2030 realisiert? (Um detaillierte Auflistung der Projekte, der Finanzierung sowie des Zeitrahmens der Umsetzung wird ersucht)*

Im November 2017 wurde ein Bahn-Paket für Niederösterreich in Form einer Grundsatzvereinbarung seitens BMVIT, Land NÖ und ÖBB-Infrastruktur AG präsentiert, welches den Fahrplan für die weitere Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur in Niederösterreich vorgibt. Die Ergebnisse der im September 2016 von ÖBB-Infrastruktur AG und Land Niederösterreich präsentierten Studie zur weiteren Entwicklung der Franz-Josefs-Bahn wurden darin wie folgt berücksichtigt:

Als **Paket 1** zur Attraktivierung der Franz-Josefs-Bahn wurde eine **Streckenmodernisierung** vereinbart.

Die Streckenmodernisierung umfasst Reinvestitionsarbeiten und Attraktivierungsmaßnahmen, welche über das übliche Maß an notwendigen Reinvestitionen hinausgehen. Die ÖBB-Infrastruktur plant, die ursprünglich für die Jahre 2027 - 2032 vorgesehenen Reinvestitionsarbeiten vorzuziehen und mit den für die Streckenattraktivierung erforderlichen Maßnahmen zeitlich und inhaltlich abzustimmen. Die Umsetzung der vorgezogenen Maßnahmen soll voraussichtlich in den Jahren 2024 – 2027 erfolgen.

Die Attraktivierungsmaßnahmen umfassen eine abschnittsweise Verbesserung der Gleisanlagen für höhere Geschwindigkeiten von bis zu 160 km/h, wo dies ohne Änderung der aktuellen Trassierung der Strecke möglich ist, sowie eine Ertüchtigung der Strecke für erhöhte Seitenbeschleunigung. Durch diese Maßnahmen können die erforderlichen Fahrzeitverkürzungen (bis zu 8 Minuten) erzielt werden.

Derzeit laufen diesbezüglich Detailuntersuchungen sowie die Vorbereitung einer Finanzierungsvereinbarung zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und dem Land Niederösterreich.

Als weiterer Schritt für die Attraktivierung der Franz-Josefs-Bahn wurde als **Paket 2** eine **Direktanbindung Horn** identifiziert, wodurch in der Relation Horn – Wien eine weitere Fahrzeitverkürzung mit zusätzlichem Pendlerpotential, sowie betriebliche Synergien für die gesamte FJB erzielt werden können.

Es wurde mit dem Land Niederösterreich vereinbart, dass die gesamte Planungsphase bis 2027 abgeschlossen werden soll.

Derzeit läuft die Erarbeitung eines detaillierten Zeitplanes sowie einer Planungsvereinbarung zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und dem Land Niederösterreich.

Zu Frage 2:

- *Stehen Sie als Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Gespräch mit der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus um eine Kooperation für die Attraktivierung der Mobilität im ländlichen Raum, z.B. dem Waldviertel zu forcieren?*
 - a. *Wenn ja, welche gemeinsamen Projekte wurden bereits festgelegt? (Projekte, Finanzierung, Zeitpläne der Umsetzung im Detail erbeten)*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*
 - c. *Wenn nein, wann streben Sie Kooperationsgespräche an?*

Wie im gemeinsamen Regierungsprogramm festgehalten, bekennt sich die Bundesregierung zum Erhalt sowie zur Förderung und Entwicklung des ländlichen Raumes. Dementsprechend befinden sich die Regierungspartner stets in sehr guter Abstimmung.

Um die ruralen Gebiete in Österreich zu stärken, müssen meines Erachtens die Chancen der Digitalisierung genutzt und die Mobilitätsangebote verbessert werden. Als konkretes Projekt kann der gemeinsame Aktionsplan „Wettbewerbsfähige und saubere Mobilität 2030“, welcher auch in der Klima- und Energiestrategie #Mission2030 angekündigt wurde, angeführt werden. Dieser gemeinsame Aktionsplan, im Kontext des Regierungsprogramms als auch der #mission2030, wird gerade zusammen mit den Kollegen des BMNT, der Bundesländer sowie der Städte und Gemeinden erarbeitet. Dabei stellen die besonderen Herausforderungen der Regionen, wie z.B. Raumordnung, Zersiedelung, Notwendigkeit der Stärkung ländlicher Gebiete, wichtige Fragestellungen dar, die es gemeinsam zu beantworten gilt. Innerhalb der Vorarbeiten zum Aktionsplan wurden neun Veranstaltungen in den Bundesländern durchgeführt, die genau diese Themenfelder beleuchten sollten. Auch finden weiterhin enge Abstimmungen zwischen den involvierten Akteuren statt.

Die daraus resultierenden, konkreten Maßnahmen befinden sich noch in fachlicher Bearbeitung und werden im Laufe des Jahres 2019 vorgestellt. Dementsprechend kann noch keine Auskunft über die weitere Finanzierung oder detaillierte Zeitpläne zur Umsetzung gegeben werden.

Zu Frage 3:

- *Werden derzeit Gespräche mit Ministerkollegen in Tschechien bezüglich einer möglichen*

Kooperation zum grenzüberschreitenden Ausbau der FJB geführt?

a. Wenn nein, warum nicht?

b. Wenn ja, wie lautet der Stand der Gespräche bezüglich möglichem Ausbau nach Prag? (Detail bezüglich Ausbau - Finanzierung, Bauphasen erbeten)

Es finden laufend Gespräche mit dem tschechischen Ministerium zur Abstimmung des Infrastrukturausbaus statt. Zum Ausbau der Verbindung zwischen Wien und Prag wurde im Jahr 2015 ein Übereinkommen unterzeichnet, in welchem der Ausbau der bestehenden Verbindung über Brunn vereinbart wurde. Die Zielfahrzeit im Fernverkehr zwischen Wien und Prag soll nach Fertigstellung der Ausbaumaßnahmen in Tschechien und Österreich auf 3 Stunden und 45 Minuten sinken (dzt. ca. 4 Stunden). In Österreich ist dazu der Ausbau der Nordbahn von Wien bis zur Staatsgrenze nächst Bernhardsthal vorgesehen, welcher bis 2028 abgeschlossen werden soll. Derzeit laufen diesbezüglich die Planungen.

Die eingangs ausgeführten Maßnahmen an der Franz-Josefs-Bahn in Österreich dienen der Verbesserung des Regionalverkehrs. Die in Tschechien anschließende Strecke České Velenice–České Budějovice wurde bereits in den vergangenen Jahren für den Regionalverkehr ausgebaut und elektrifiziert.

Zu Frage 4:

- *Welche Priorität hat das Projekt "Ausbau FJB" seitens Ihrer Vorhaben als zuständiger Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie in dieser Gesetzgebungsperiode? (Prioritätenliste von 1-20 erbeten)*

Ich bekenne mich zu dem mit dem Bundesland Niederösterreich im Jahr 2017 vereinbarten Zeitplan, welcher die Modernisierung der bestehenden Strecke der Franz-Josefs-Bahn und die Fertigstellung der Planungen zur Direktanbindung Horn bis 2027 vorsieht.

Zu den Fragen 5 bis 7:

- *Welche Maßnahmen treffen Sie als zuständiger Bundesminister, um die Mobilität der Bevölkerung im ländlichen Raum (z.B. im Waldviertel) durch öffentliche Verkehrsmittel zu attraktivieren?*
- *Welche Maßnahmen treffen Sie als zuständiger BM für Verkehr, Innovation und Technologie, in Kooperation mit den Bundesländern um den Pendlerinnen und Pendler aus ländlichen Regionen, z. B. dem Waldviertel, welche auf das öffentliche Verkehrsnetz angewiesen sind, um zur Arbeit und wieder zum Wohnort zu gelangen, attraktiver zu gestalten?*
- *Welche Maßnahmen treffen Sie als zuständiger Bundesminister, um die Erreichbarkeit der ländlichen Regionen mit öffentlichen Verkehrsmitteln generell - auch touristischer Natur zu*

attraktivieren?

Mit dem Land Niederösterreich wurde im Jahr 2017 mit der erwähnten Grundsatzvereinbarung ein umfangreiches Paket zur Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur in Niederösterreich geschnürt, von welchem der ländliche Raum stark profitiert.

Die vereinbarten Maßnahmen umfassen insbesondere:

- die Attraktivierung von Bahnhöfen und Haltestellen in ganz Niederösterreich,
- die Entwicklung und Planung von Infrastrukturmaßnahmen zur Attraktivierung der Erlaufthal- und Traisentalbahn,
- die Modernisierung der Franz-Josefs-Bahn und
- die Erweiterung und Attraktivierung von multimodalen Mobilitätsverknüpfungspunkten und Elektromobilität.

Bezüglich der Bestellung von Verkehrsdiensten (Fahrplanangebot) ist der Bund gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 dafür zuständig, ein Grundangebot im Schienenpersonennah- und -regionalverkehr im Umfang der im Fahrplanjahr 1999/2000 bestellten oder erbrachten Leistungen sicherzustellen. Dieser Verpflichtung kommt der Bund (im Wege der SCHIG mbH) im Rahmen seiner Verkehrsdienstverträge zur Bestellung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen, das sind jene Leistungen, die nicht von Eisenbahnverkehrsunternehmen aus betriebswirtschaftlichen Überlegungen heraus selbständig erbracht werden, vollumfänglich nach.

Daneben fallen gemäß §§ 11 und 13 ÖPNRV-G 1999 die Planung eines nachfrageorientierten Verkehrsangebots sowie Zusatzbestellungen, welche über das Grundangebot des Bundes hinausgehen, in den Aufgabenbereich der Länder und Gemeinden.

Eine Verdichtung des derzeitigen Verkehrsangebots bzw. die Einrichtung zusätzlicher Verbindungen fällt somit eindeutig in den Zuständigkeitsbereich der Länder und Gemeinden.

Zu Frage 10:

- *Sind die erforderlichen Investitionen und Vorarbeiten bezüglich "Ausbau FJB" bis 2021 im aktuellen Budget der ÖBB verankert?*
 - a. Wenn ja, in welcher Höhe?*
 - b. Wenn nein, warum nicht?*

Wie eingangs ausgeführt, ist bezüglich der Modernisierung der Franz-Josefs-Bahn vorgesehen, vor allem vorhandene Mittel für Reinvestitionen in die Strecke zu verwenden. Finanzielle Mittel für zusätzliche Maßnahmen zur Attraktivierung, die über das übliche Maß an Reinvestitionen hinausgehen, können erst bei entsprechend vorliegender Tiefe der Planungen zur Aufnahme in den Rahmenplan vorgeschlagen werden.

Der aktuelle Rahmenplan für die ÖBB-Infrastruktur AG umfasst die Jahre 2018-2023. Die Modernisierung der Strecke fällt somit in den Zeitraum nach der aktuellen Rahmenplanperiode und wird in Abhängigkeit der verfügbaren finanziellen Mittel des Bundes bei den rollierenden Fortschreibungen des Rahmenplans entsprechend berücksichtigt werden.

Die Finanzierung von Vorstudien und erster Planungsschritte für die Direktanbindung Horn erfolgt über die Rahmenplanzeile „Netzerfordernisse“ der ÖBB-Infrastruktur AG.

Zu Frage 11:

- *Welche Auswirkungen haben die Budgetkürzungen 2018/19 bei der ÖBB auf die notwendigen Investitionen und Vorarbeiten betreffend "Ausbau FJB"?*

Es wurden keine Kürzungen im Bereich der Reinvestitionen im Rahmenplan 2018-2023 gegenüber dem Rahmenplan 2017-2022 durchgeführt. Darüber hinausgehende Maßnahmen zur Attraktivierung waren und sind noch nicht finanziert.

Zu Frage 13:

- *Mit welchen Maßnahmen und Projekten wird die Umsetzung des "Masterplans ländlicher Raum" der ÖVP als ihre Koalitionspartnerin in Projekten und Vorhaben Ihres Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zur Attraktivierung des ländlichen Raums entsprechend Ihrer Zuständigkeitsbereiche in dieser Legislaturperiode zu erkennen sein? (Um entsprechende Projekte, Zeitrahmen, Finanzierung im Detail wird erbeten)*

Sowohl die Mitarbeiter des BMVIT als auch die Kollegen des BMNT, der Bundesländer, der Städte und Gemeinden sind damit beschäftigt, einen gemeinsamen Aktionsplan „Wettbewerbsfähige und saubere Mobilität 2030“ zu erarbeiten.

Eine Aufgabenstellung dieses Aktionsplanes wird dabei sein, darzustellen, wie die Regionen den Herausforderungen des Klimawandels und der Emissionsreduktionsverpflichtungen begegnen

können und dabei gleichzeitig für ein breit zugängliches, sicheres und leistbares Mobilitätssystem Sorge tragen können. Hier gilt es, konkrete, gemeinsame Maßnahmen und auch Finanzierungsoptionen innerhalb der Gespräche zum Aktionsplan zu definieren.

Die neuen Möglichkeiten der Digitalisierung, der Ausbau der Datennetze, aber auch neue Mobilitätsdienstleistungen sowie die Investitionen in einen starken öffentlichen Verkehr werden dabei voraussichtlich das Rückgrat leistbarer Mobilität bilden. Daneben kann z.B. im Bereich der Raumordnung eine Zusammenarbeit mit den zuständigen Gebietskörperschaften zu wesentlichen Verbesserungen der Situation im ländlichen Raum beitragen.

Die konkreten Maßnahmen befinden sich noch in fachlicher Bearbeitung und werden im Laufe des Jahres 2019 vorgestellt. Dementsprechend kann noch keine Auskunft über die weitere Finanzierung oder über detaillierte Zeitpläne zur Umsetzung erteilt werden.

Ing. Norbert Hofer

