
6617/J XXVII. GP

Eingelangt am 17.05.2021

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

**der Abgeordneten Lukas Brandweiner
Kolleginnen und Kollegen**

**an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie**

betreffend Infrastrukturpaket für das nördliche Niederösterreich

Am 22. Dezember wurde zwischen dem Land Niederösterreich und dem Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ein Infrastrukturpaket für das nördliche Niederösterreich vereinbart. Darin festgehalten sind die wesentlichen Maßnahmen sowie der Umsetzungshorizont zur Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur im nördlichen Niederösterreich. Ein zentraler Bestandteil dieses Pakets ist der Ausbau und die Modernisierung der Franz-Josefs-Bahn.

Die unterfertigten Abgeordneten sehen in diesem Paket einen großen und wichtigen Schritt für die Zukunft des Wald- und Weinviertels. Mit leistungsfähigen und schnellen Verkehrsverbindungen, die das nördliche Niederösterreich mit dem Ballungsraum Wien verbinden, kann die Region als attraktiver Wirtschaftsstandort sowie als lebenswerter Wohn- und Bildungsstandort erhalten werden.

Die vereinbarten Maßnahmen wurden von anderen Mandataren aus dem Waldviertel in den Medien teilweise stark kritisiert: gab es anfänglich noch Zustimmung zur Vereinbarung, folgten dann starke Kritik und alternative Maßnahmenvorschläge.

Daher stellen die unterfertigten Abgeordneten nachstehende

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage:

- 1.) Sind im oben genannten Infrastrukturpaket Maßnahmen enthalten, die vom BMK mit heutigem Stand nicht mehr als notwendig angesehen werden?
 - a. Wenn ja, welche?
 - b. Wenn ja, welche Alternativen werden zu diesen mit heutigem Stand in Angriff genommen?
- 2.) Sind aus Sicht des BMK - zusätzlich zu den vereinbarten Infrastrukturmaßnahmen - innerhalb der nächsten 10 Jahre weitere Bahninfrastrukturausbaumaßnahmen im Wald- und Weinviertel notwendig?
 - a. Wenn ja, welche?
 - b. Wenn ja, warum wurden diese nicht in die Vereinbarung aufgenommen?
- 3.) Wurde seitens des Verkehrsministeriums oder der ÖBB das Konzept der 4-Städtebahn, welches von anderen politischen Vertreter/innen gefordert wird, schon einmal geprüft?
 - a. Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
 - b. Wenn das Ergebnis positiv war, warum wird es seitens BMK nicht verfolgt und umgesetzt?
 - c. Wenn nein, warum nicht?
 - d. Ist es vorgesehen, diesen Vorschlag anderer politischer Vertreter zu prüfen?
 - i. Wenn ja, wann werden Ergebnisse vorliegen?
 - ii. Wenn ja, werden die Ergebnisse veröffentlicht?
 - iii. Wenn nein, warum nicht?
 - e. Die Idee der 4-Städtebahn ist nun seit etwa 4 Monaten der Öffentlichkeit bekannt, welche konkreten Prüfungsschritte dieses Vorschlages wurden von BMK oder ÖBB-Infrastruktur in der Zwischenzeit vorgenommen?

- i. Wurde eine Potentialerhebung durchgeführt und mit welchem Ergebnis?
 - ii. Wurde eine Kostenschätzung durchgeführt und mit welchem Ergebnis?
 - iii. Wurde die technische Machbarkeit geprüft und mit welchem Ergebnis?

- 4.) Eine weitere vorgeschlagene Maßnahme ist die Verlegung der Franz-Josefs-Bahn ins Horner Becken mit einer Neubaustrecke. Wie wird dieser Vorschlag seitens BMK beurteilt?
 - a. Wurde dieser Vorschlag seitens BMK oder ÖBB schon einmal geprüft?
 - i. Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
 - ii. Ist das Ergebnis der Prüfung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht?
 - iii. Wenn nein, warum nicht?
 - iv. Wenn der Vorschlag nicht geprüft wurde, ist es noch vorgesehen diesen Vorschlag zu prüfen?
 - b. Welche Vor- und Nachteile bringt dieser Vorschlag aus Sicht des BMK?
 - c. Ist es realistisch, dass bei einer Verlegung der Strecke ins Horner Becken mit der Überwindung der Höhenunterschiede auch der nördliche Streckenteil langfristig erhalten bleiben kann?
 - i. Wenn nein, würde das BMK oder die ÖBB für Ersatzmaßnahmen zur Sicherstellung einer attraktiven, schnellen und leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsanbindung für Regionen um die Haltestellen Irnfritz, Hötzeldorf und je nach Vorschlag auch Sigmundsherberg sorgen?
 - ii. Wenn nein, warum würde das BMK oder die ÖBB keine Ersatzmaßnahmen setzen, wenn die derzeit durch die ÖBB bereitgestellte Bahnanbindung nicht mehr gegeben wäre?
 - iii. Wenn ja, würde das BMK die Leistungsbestellung für die neue zusätzliche Strecke übernehmen?

- iv. Wenn ja, würde die ÖBB und das BMK trotzdem vom Land NÖ verlangen, bei Leistungsbestellung und Investitionskosten beide Strecken mit zu finanzieren?
- 5.) Ebenfalls aus der medialen Berichterstattung zu entnehmen und von einzelnen Abgeordneten stark vertreten wird die Forderung nach der Begradigung des Allentsteiger Knies. Wie wirkungsvoll wird diese Maßnahme seitens BMK eingeschätzt?
- 6.) Die Begradigung des Allentsteiger Knies ist Teil des Ausbaupaket 3 der Franz-Josefs-Bahn, welches das Land NÖ mit der ÖBB-Infrastruktur bereits erarbeitet haben. Laut Angaben des Landes NÖ gibt es dazu derzeit aus dem BMK jedoch keine Zustimmung zur Umsetzung.
- a. Wieso wird dem Paket 3 des Franz-Josefs-Bahn Ausbaus nicht zugestimmt?
 - b. Ist eine Umsetzung des Paket 3 im Anschluss an die Umsetzung von Paket 1 und 2 durch das BMK und die ÖBB vorgesehen?
 - c. Wurden die einzelnen Pakete zum Franz-Josefs-Bahn Ausbau vom BMK geprüft?
 - d. Laut Medialer Berichterstattung ist die Begradigung des Allentsteiger Knies Wirkungsvoller als das Paket 1. Wie beurteilt das BMK die Wirkung der geplanten Ausbaumaßnahmen gegenüber der Begradigung des Allentsteiger Knies?
 - e. Worin liegen die Vorteile des vereinbarten Pakets zum Franz-Josefs-Bahn Ausbau gegenüber der Begradigung des Allentsteiger Knies?
 - f. Gibt es Nachteile des vereinbarten Pakets zum Franz-Josefs-Bahn Ausbau gegenüber der Begradigung des Allentsteiger Knies?
 - i. Wenn ja, welche?
 - ii. Wenn ja, warum wurden dann nicht andere Maßnahmen vereinbart?
 - iii. Würde das BMK oder die ÖBB für Ersatzmaßnahmen zur Sicherstellung einer attraktiven, schnellen und leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsanbindung für die entfallende Haltestelle Allentsteig sorgen?

- iv. Wie würden solche Ersatzmaßnahmen aussehen?
 - v. Wenn nein, warum würde das BMK oder die ÖBB keine Ersatzmaßnahmen setzen, wenn die derzeit durch die ÖBB bereitgestellte Bahnanbindung nicht mehr gegeben wäre?
- 7.) Warum ist kein vollständiger 2-Gleisiger Ausbau der Franz-Josefs-Bahn vorgesehen?
- 8.) Welche Vorteile hätte ein vollständiger 2-Gleisiger Ausbau der Franz-Josefs-Bahn?
- 9.) Wurden die geplanten Infrastrukturmaßnahmen auch mit den Vertretern des Nachbarlandes Tschechien besprochen?
- 10.) Kommt es durch die Bahn- Infrastrukturmaßnahmen im nördlichen Niederösterreich zu einer Verbesserung des Grenzüberschreitenden Bahnverkehrs?
- 11.) Sind künftig mehr grenzüberschreitende und überregionale Bahnverbindungen vorgesehen?
- a. Wenn ja, auf welchen Strecken?
 - b. Wenn nein, warum nicht?
- 12.) Wird der Wunsch nach einer durchgebundenen, schnellen Zugverbindung zwischen Wien und Prag auf der Franz-Josefs-Bahn seitens des BMK unterstützt?
- a. Falls ja, in welcher Form?
 - b. Wenn nein, warum nicht?
 - c. Welche Voraussetzungen müssen geschaffen werden, um eine direkte, schnelle Zugverbindung zwischen Wien und Prag wie in der Vergangenheit der „Vindobona“, über die Franz-Josefs-Bahn zu führen.
- 13.) Ist geplant, den Grenzüberschreitenden Bahnverkehr und somit die Zusammenarbeit zwischen Tschechien und Österreich zu verbessern?
- 14.) Auch in Tschechien ist der Ausbau der Bahninfrastruktur geplant. Erfolgt eine regelmäßige Abstimmung zwischen den Nachbarländern, um den Internationalen Bahnverkehr voran zu treiben?

- a. Wenn nein, warum nicht?
- b. Wenn ja, welche Themen und wie werden die Angebote und Infrastruktur-Ausbauten abgestimmt?