

Anfrage

des Bundesrates Andreas Spanring
und weiterer Bundesräte
an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und
Technologie
betreffend **Öffentlicher Personennahverkehr im Weinviertel**

Im Dezember 2020 präsentierte die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie Leonore Gewessler mit der Landeshauptfrau von Niederösterreich Johanna Mikl-Leitner ein sogenanntes „Mobilitätspaket“ für das nördliche Niederösterreich. Dies war gleichzeitig das Aus für die so lange herbeigesehnte Waldviertelautobahn. Mit dem Ende dieser bereits lange notwendigen Infrastrukturmaßnahme werden Hunderttausende Einwohner in der Region im Stich gelassen. Noch 2019 betonte Landeshauptfrau Mikl-Leitner selbst die Notwendigkeit der baulichen Realisierung der Europaspange. Eine Autobahn ins Weinviertel versprach eine massive Aufwertung der Region durch bessere Infrastruktur wodurch Arbeitsplätze, sichere Mobilität und letztlich eine unabsehbare Wertschöpfung in den Norden Niederösterreichs gebracht hätte.

Bis 2035 sollen nun das Land NÖ und der Bund ganze 1,35 Milliarden Euro in eine Erweiterung der Bahninfrastruktur im Wald- und Weinviertel investieren. Seither ist es jedoch rund um dieses Unterfangen auffällig still geblieben. Im Februar 2021 wurde lediglich bekannt, dass im östlichen Weinviertel mit Ende März 2021 eine Aufstockung der Regionalbusfahrten um 25% erfolgen soll. Für die Bewohner der Nordostregion Niederösterreichs wird dieses großzügig wirkende Unterfangen jedoch kaum eine spürbare Verbesserung bewirken. Die Geschichte dieser Region ist geprägt von der nahezu kompletten Einstellung aller Nebenbahnen für den Personenverkehr – der vor allem so wichtig war für die Pendler nach Wien –, teilweise sogar für den Güterverkehr. Selbst die Gleise wurden streckenweise abgetragen. Nach 2004 wurde der Rückbau des Netzes im Weinviertel noch weiter fortgesetzt. Von den letzten drei noch in Betrieb befindlichen Lokalbahnen wurde die Weinviertler Lokalbahn erst 2019 eingestellt. Das Netz der Verkehrsanbindung an den Zentralraum Wien gilt seit langem als enorm tangential ausgedünnt; der Verlagerung vom ÖPNV zu Individualverkehr, vor allem durch Pendler dürfte viel mehr noch weiter steigen. Ein Umstieg auf den ÖPNV liegt damit aktuell für einen großen Teil der Weinviertler nicht im Bereich des Möglichen oder Denkbaren.

Die Ankündigungen des angeblich großflächigen Ausbaus des Öffentlichen Verkehrs in Niederösterreich wirken für die Bewohner des Weinviertels somit wie ein historischer Hohn. Die lange herbeigesehnte Waldviertelautobahn war indes für viele Weinviertler Familien ein letzter Hoffnungsschimmer, der ihnen nun genommen wurde.

In diesem Zusammenhang richten die unterfertigten Bundesräte an die für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie folgende

Anfrage

1. Wie hoch ist die durchschnittliche Fahrgastauslastung im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Weinviertel (aufgelistet nach Strecken)
 - a. bei Zugverbindung?
 - b. bei Busverbindungen?
2. Gab es für den ÖPNV im Weinviertel in den letzten Jahren oder Monaten eine Evaluierung der Effizienz?
 - a. Wenn ja, was ergab die Evaluierung?
 - b. Wenn nein, warum nicht?
3. Wie hoch sind die noch verfügbaren Kapazitäten auf den im Betrieb befindlichen Bahnstrecken?
4. Ist ein Ausbau des ÖPNV zurzeit mit den verfügbaren Ressourcen möglich?
5. Wie hoch ist die Anzahl der Pendler nach Wien aus dem Einzugsgebiet Weinviertel?
6. Liegen Ihnen Untersuchungen vor, die einen möglichen Anstieg oder eine Senkung des Pendlerverkehrs aus dem Weinviertel zum Gegenstand haben?
 - a. Wenn ja, was waren die Ergebnisse?
7. Ist eine Ersetzung der Flotte der Dieselbusse bzw. eines Teils der Flotte durch Elektrobusse oder andere Alternativen geplant?
 - a. Wenn ja, wurde eine Ausschreibung getätigt?
 - b. Wenn ja, wann ist dieser Umstieg geplant?
 - c. Wenn ja, wie hoch belaufen sich voraussichtlich die zusätzlichen Kosten gegenüber Dieselbussen?
8. Ist geplant die Absdorfer-Schleife auch für den Personenverkehr zu öffnen?
 - a. Wenn nein, warum nicht?
 - b. Wenn ja, wann?
9. Wie hoch sind die jährlichen Kosten von durch Graffiti verursachten Schäden an Waggons des ÖPNV im Weinviertel?
10. Gibt es bereits Maßnahmen, um diese und ähnliche Schäden zu verhindern?
 - a. Wenn ja, welche?
 - b. Wenn nein, warum nicht?
11. Wie viele Anzeigen wurden von den Verantwortlichen des ÖPNV im Weinviertel aufgrund von Graffiti-Verunstaltungen eingebbracht?

