

Mag. Andreas Reichhardt
Bundesminister

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

andreas.reichhardt@bmvit.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: BMVIT-10.000/0008-I/PR3/2019

17. Juni 2019

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Erasim, MSc und GenossInnen haben am 25. April 2019 unter der **Nr. 3435/J** an meinen Amtsvorgänger eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend die Schließung der Bahnstrecke „Schweinbarther Kreuz R18“ gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Warum wird die Regionalbahn "Schweinbarther Kreuz R18" geschlossen – trotz großer Bedenken und massiven Widerstandes aus der Bevölkerung?*

Das BMVIT und die ÖBB-Infrastruktur AG haben gemeinsam mit dem Land Niederösterreich und der Verkehrsverbund Ostregion GmbH Untersuchungen zu fünf Regionalbahnstrecken in Niederösterreich durchgeführt. Dabei wurden Fahrgastpotentiale und Investitionskosten erhoben, die als Grundlagen für die weiteren Entscheidungen dienten.

Vier dieser fünf Regionalbahnstrecken, nämlich die Traisentalbahn, die Erlauftalbahn, die Puchberger Bahn und die Kamptalbahn werden nun auf Grundlage der Untersuchungen in den nächsten Jahren sukzessive modernisiert. Der Großteil der Kosten wird hier von Bundesseite getragen. Für die Traisen- und Erlauftalbahn wird weiters auch eine Elektrifizierung der Strecke in Erwägung gezogen. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass auch die Einstellung der Puchberger Bahn und der Kamptalbahn zur Diskussion stand, die nun abgewendet wurde.

Beim Schweinbarther Kreuz haben die Untersuchungen ergeben, dass trotz umfangreicher untersuchter Maßnahmen, das Fahrgastpotential nicht wesentlich gesteigert werden könnte. Derzeit nutzen nur rund 700 Fahrgäste die Strecke. Die Eisenbahn kann im Personenverkehr nur dort ihre Systemvorteile ausspielen, wo große Mengen an Fahrgästen transportiert werden müssen und wo der Straßenverkehr an seine Grenzen stößt. Am Schweinbarther Kreuz ist das nicht der Fall.

Zu Frage 2:

- Wann wurde der Beschluss gefasst und wer war in den Prozess, der zu dieser Entscheidung geführt hat, eingebunden?

In einer am 26.3.2019 zwischen dem BMVIT, dem Land Niederösterreich und der ÖBB-Infrastruktur AG abgeschlossenen Vereinbarung wurde diesbezüglich Folgendes festgehalten:

Schweinbarther Kreuz (Obersdorf – Groß Schweinbarth – Bad Pirawarth/ Gänserndorf)

Das Schweinbarther Kreuz würde trotz der gemäß Grundsatzvereinbarung vom 7.11.2017, Pkt. 2.2., untersuchten möglichen infrastrukturellen Attraktivierungsmaßnahmen samt darauf aufbauender Fahrplanverbesserungen auch in Zukunft ein Fahrgastpotenzial von 2000 Fahrgästen pro Tag deutlich unterschreiten. Demgemäß entspricht es nicht den Nachfragekriterien des Zielnetzes 2025+ des Bundes und ist daher in ihrem Bestand nicht nachhaltig gesichert. Dies entspricht auch den Empfehlungen des Rechnungshofes des Bundes (RH-Bericht Bund 9/2011).

Seitens der ÖBB-Infra ist daher beabsichtigt, diese Strecke per 15.12.2019 einzustellen. Das Land Niederösterreich nimmt als Vertragspartner diese Entscheidung zur Kenntnis und wird rechtzeitig vor der Streckeneinstellung ein an die Mobilitätsbedürfnisse der Region angepasstes alternatives ÖV-Angebot entwickeln und dies spätestens zum Zeitpunkt der Streckeneinstellung in Verkehr setzen.

Zu Frage 3:

- Wurden RegionalvertreterInnen aus den betroffenen Gemeinden in den Entscheidungsprozess eingebunden?
 - a. Wenn ja, wer?
 - b. Wenn nein, warum nicht?

Das Land Niederösterreich und die Verkehrsverbund Ostregion GmbH nehmen eine koordinierende Funktion bezüglich der regionalen Interessen wahr und waren am Entscheidungsprozess direkt beteiligt.

Zu den Fragen 4 bis 6:

- Um wie lange wird sich die durchschnittliche Fahrzeit für Pendlerinnen und Pendler erhöhen, wenn sie von der Regionalbahn auf Busse umsteigen müssen?
- Wie ist die Entscheidung, auf ein Buskonzept zu setzen, das frühestens mit 2022 auf E-Busse zurückgreifen kann, mit der Klimastrategie der Bundesregierung zu vereinbaren?
- In welcher Höhe sind die durch die Diesel-Busse voraussichtlich ausgestoßenen Schadstoffwerte zu beziffern?

Das Schweinbarther Kreuz ist eine nicht-elektrifizierte Strecke, die derzeit mit Dieselzügen betrieben wird. Für das Jahr 2018 wurde für den Bahnbetrieb am Schweinbarther Kreuz ein Dieserverbrauch von 450.000 – 550.000 Liter seitens der ÖBB abgeschätzt.

Die Erarbeitung des konkreten Buskonzeptes liegt in der Kompetenz des Landes Niederösterreich bzw. der Verkehrsverbund Ostregion GmbH.

Das BMVIT geht aber davon aus, dass durch die Umstellung auf das vom Land Niederösterreich und der Verkehrsverbund Ostregion GmbH präsentierte Buskonzept insgesamt eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in der Region erreicht wird und dass durch die ange-

strebte Umstellung auf E-Busse der CO₂ Ausstoß insgesamt gesenkt werden kann - ganz im Sinne der österreichischen Klima- und Energiestrategie #mission2030. So soll bspw. der Anteil an E-Bussen gemäß #mission2030 signifikant gesteigert werden, da die Elektrifizierung des Verkehrs aufgrund der höheren Effizienz einen entscheidenden Systemvorteil gegenüber Verbrennertechnologien aufweist, insbesondere in Kombination mit der Stromversorgung mit erneuerbaren Energieträgern.

Zu Frage 7:

- *Wie teuer würde eine Weiterführung der Regionalbahn "Schweinbarther Kreuz R18" den Gemeinden/dem Land Niederösterreich/dem Bund kommen?*

Die seitens BMVIT, Land Niederösterreich, Verkehrsverbund Ostregion und ÖBB-Infrastruktur AG durchgeführten Untersuchungen haben ergeben, dass für den Weiterbetrieb der Infrastruktur des Schweinbarther Kreuzes innerhalb der nächsten 10 Jahre Kosten in einer Größenordnung von rund € 115 Mio (vorausvalorisiert) zu erwarten wären. Darüber hinaus wären Verkehrsdienste im Schienenpersonennahverkehr zu bestellen, mit dem Bestandsfahrplan liegen diese in einer Größenordnung von ca. € 4 Mio jährlich.

Zu den Fragen 8 und 9:

- *Wie teuer wird sich der Einsatz der Diesel-Busse bis zum Umstieg auf E-Busse gestalten?*
- *In welcher Höhe sind die Anschaffung und der Einsatz der E-Busse zu beziffern?*

Die Bestellung des Bus-Ersatzangebotes liegt im Kompetenzbereich des Landes Niederösterreich bzw. der Verkehrsverbund Ostregion GmbH. Ergebnis der oben erwähnten Studie war jedenfalls, dass die Kosten für das Bus-Ersatzangebot nur einen Bruchteil der Kosten für den Weiterbetrieb der Eisenbahn betragen werden.

Mag. Andreas Reichhardt

