

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

GZ. BMVIT-10.000/0011-I/PR3/2018

Wien, am 19. Juni 2018

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Erasim und GenossInnen haben am 20. April 2018 unter der **Nr. 744/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Pläne für den Bahnausbau im Bezirk Mistelbach (Rahmenplan 2018 bis 2023) gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3 und 8:

- *Das Bundesbudget für den Bahnausbau in Österreich wird für den Zeitraum von 2018 bis 2023 voraussichtlich um mehr als 1,8 Mrd. Euro gekürzt. Wie wird sich das auf die Finanzierung der versprochenen bzw. geplanten Projekte im Bezirk Mistelbach auswirken?*
- *Welche Projekte im Bezirk Mistelbach sollen zeitlich nach hinten verschoben werden und für wie viele Jahre?*
- *In welcher Form sind davon der Umbau/die Modernisierung von bestehenden Bahnhöfen betroffen?*
- *Können Sie versichern, dass bereits vergebene Aufträge bzw. in Planung stehende Bauvorhaben von den Kürzungen und/oder Verschiebungen ausgenommen sind?*

Abgesehen von der zu Fragepunkt 7 erläuterten Anpassung beim Projekt Ausbau Nordbahn ergeben sich für den Bezirk Mistelbach durch den neuen Rahmenplan 2018-2023 keine wesentlichen Veränderungen gegenüber dem Rahmenplan 2017-2022.

Die Qualität sowie die technische und betriebliche Sicherheit im Bereich der Schieneninfrastruktur steht unverändert zentral im Fokus. Die Umsetzung von konkreten Maßnahmen orientiert sich an aktuellen Rahmenbedingungen, wie z.B. technische Entwicklungen und Abstimmungen mit Projektpartnern, wie z.B. mit den Ländern und Gemeinden bei der Sicherung von Eisenbahnkreuzungen.

Zu Frage 4:

- *Inwieweit wurden die Niederösterreichische Landesregierung sowie die Bürgermeister der betroffenen Städte und Gemeinden über die Kürzungen und Verschiebungen der Projekte informiert bzw. in diese Entscheidung einbezogen?*

Das bmvit und die ÖBB-Infrastruktur AG pflegen generell betreffend der Planung und Umsetzung von Projekten im Netz der ÖBB ein gutes Abstimmungsverhältnis mit den jeweiligen Bundesländern über sogenannte Lenkungsausschüsse auf technischer Ebene. Im Rahmen der üblichen Prozesse zur Projektvorbereitung und Projektumsetzung findet laufend ein Austausch zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und den jeweils betroffenen Städten und Gemeinden statt.

Zu den Fragen 5 und 6:

- *Ist die Errichtung von Kreuzungsbahnhöfen auf der S-Bahn-Strecke "Wolkersdorf - Laa an der Thaya" geplant bzw. budgetiert?*
 - a) *Wenn ja, welchen Zeitplan gibt es für die Errichtung der dringend notwendigen Kreuzungsstellen?*
 - b) *Wenn nein, warum nicht?*
- *Gab es schon Gespräche mit VertreterInnen seitens des Landes Niederösterreich, die die Notwendigkeit dieser Kreuzungsstellen auf der Strecke "Wolkersdorf - Laa an der Thaya" zum Thema hatten?*
 - c) *Wenn ja, mit wem gab es diese Gespräche und was war das Ergebnis?*
 - d) *Wenn nein, warum nicht?*

Bezüglich der weiteren Attraktivierung der Laaer Ostbahn laufen derzeit Untersuchungen zwischen ÖBB-Infrastruktur AG, VOR und Land Niederösterreich. Konkrete Aussagen zum Umfang und Zeitplan von Maßnahmen sind erst nach Abschluss der Untersuchungen und nach Sicherstellung der Finanzierung möglich.

Zu Frage 7:

- *Was bedeutet die Kostenabweichung absolut von 215,9 Mio. Euro für den Ausbau der Bestandsstrecke Süßenbrunn-Bernhardsthal?*
 - a) *Bitte schlüsseln Sie die geplanten Umbaumaßnahmen pro Bahnhof/Haltestelle inkl. Zeitplan und den aus dem Budget resultierenden Verschiebungen auf.*

- b) *Bitte erklären Sie den genauen Zeitplan für die geplante Geschwindigkeitsanhebung auf bis zu 200 km/h.*
- c) *Wurden die betroffenen Gemeinden bereits über die Pläne informiert?*
 - i) *Wenn ja, wann und in welcher Form?*
 - ii) *Wenn nein, warum nicht?*

Die Nordbahn Wien - Bernhardsthal ist eine bedeutende Strecke für den internationalen Verkehr und Teilabschnitt von zwei Kernnetz-Korridoren der Transeuropäischen Netze für Verkehr. Der Ausbau dient sowohl dem Fern- und Güterverkehr als auch zur Attraktivierung des Nahverkehrs. Die Ausbaumaßnahmen auf der bestehenden Strecke müssen baubetrieblich langfristig und sorgfältig geplant werden, da die Einschränkungen für die Verkehre während der Baumaßnahmen möglichst gering gehalten werden sollen.

Genauere Aussagen zum konkreten Zeitplan des Ausbaus sind erst nach Abschluss der Planungen, nach Vorliegen der behördlichen Genehmigungen und unter Berücksichtigung des derzeit in Erarbeitung befindlichen Baubetriebsplanes möglich. Die Kosten für den Ausbau der Nordbahn liegen – abgesehen von valorisierungsbedingten Anpassungen – unverändert bei rund 600 Mio € für das Gesamtprojekt.

Die ÖBB-Infrastruktur AG pflegt beim Ausbau der Nordbahn – wie auch generell bei Neu- und Ausbauprojekten – eine aktive Einbeziehung und einen strukturierten Dialog mit den betroffenen Stakeholdern.

Zu Frage 9:

- *Sind durch die Reduktion des ÖBB-Ausbauplanes Arbeitsplätze im Bezirk Mistelbach gefährdet? Wenn ja, wie viele und in welchen Betrieben?*

Wie eingangs erwähnt, wird es in den nächsten Jahren österreichweit zu einem deutlichen Anstieg der Investitionstätigkeit im Netz der ÖBB kommen. Dementsprechend erwarte ich, dass dadurch zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen werden.

Im Rahmen einer im Jänner 2013 präsentierten, von der Industriellenvereinigung in Auftrag gegebenen Studie "Der ökonomische Fußabdruck des Systems Bahn" wurde ermittelt, dass pro in die Schieneninfrastruktur investierter € 68.300 ein zusätzlicher Arbeitsplatz entsteht.

Konkrete Aussagen zu den Auswirkungen auf die Arbeitsmärkte auf Bezirksebene können allerdings nicht getätigt werden, da Leistungen in einem Bezirk auch durch Unternehmen aus anderen Bezirken erbracht werden können.

Ing. Norbert Hofer

