

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

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

leonore.gewessler@bmk.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: 2021-0.355.088

16. Juli 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Lukas Brandweiner und weitere Abgeordnete haben am 17. Mai 2021 unter der **Nr. 6617/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Infrastrukturpaket für das nördliche Niederösterreich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- *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?*
- *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?*

Grundsätzlich möchte ich festhalten, dass es mit der am 22. Dezember 2020 zwischen meinem Ressort und dem Land Niederösterreich abgeschlossenen Vereinbarung über Infrastrukturmaßnahmen im nördlichen Niederösterreich gelungen ist, ein umfassendes Maßnahmenpaket zur Stärkung der Bahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Wein- und Waldviertel und als Alternative zum Ausbau des hochrangigen Straßennetzes zu schnüren.

Die erwähnte Vereinbarung stellt eine umfassende Vorschau auf Maßnahmen dar, die in den nächsten zehn Jahren und darüber hinaus anstehen. Aus heutiger Sicht haben sich diesbezüglich zwischenzeitlich keine maßgeblichen Änderungen ergeben.

Das BMK wird aber Nutzungsänderungen seitens der Pendlerinnen und Pendler, insbesondere mit der Einführung des 1-2-3-Tickets, im Auge behalten und falls erforderlich weitere Maßnahmen daraus ableiten.

Zu Frage 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?*

Die Strategie zum Ausbau des Bahnnetzes stellt bislang das Zielnetz 2025+ der ÖBB-Infrastruktur AG bzw. in Umsetzung dessen der aktuell gültige Rahmenplan 2021-2026 dar. Die Ausgestaltung der konkreten Maßnahmen wird grundsätzlich eng mit den jeweils betroffenen Bundesländern mit ihren Zuständigkeiten sowie mit den Verkehrsverbänden abgestimmt.

Die in diesem Sinn mit dem Land Niederösterreich und der ÖBB-Infrastruktur AG vereinbarte Strategie zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Waldviertel sieht den Ausbau der Franz-Josefs-Bahn auf Grundlage der Studie aus dem Jahr 2016 (Paket 1: Streckenmodernisierung und Paket 2: Direktanbindung Horn) gemeinsam mit der Attraktivierung der Kamptalbahn vor.

Die Bahnanbindung der Bezirkshauptstädte Gmünd und Horn wird damit deutlich verbessert. Die Anbindung der Bezirkshauptstädte Zwettl und Waidhofen an der Thaya erfolgt derzeit in Weiterentwicklung der bestehenden Bussysteme durch das Land NÖ bzw. den VOR.

Weitergehende Visionen für den Schienenverkehr sind aus meiner Sicht wichtig und zusammen mit den Perspektiven im Güterverkehr im Blick zu behalten – unter anderem im Hinblick auf die Lösung der regionalen Problematik der Holztransporte auf dem niederrangigen Straßennetz durch die dafür Zuständigen und die dadurch denkbaren Verlagerungsprozesse sowie die grenzüberschreitenden Perspektiven mit Tschechien.

Zu Frage 4:

- *Eine weitere vorgeschlagene Maßnahme ist die Verlegung der Franz-Josefs-Bahn ins Homer 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 Homer 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 Sigmundsherg 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?*

Der Rahmenplan 2021-2026 sowie die eingangs erwähnte Vereinbarung enthalten die sogenannte Direktanbindung Horn in Form einer von der Franz-Josefs-Bahn abzweigenden Schleifenverbindung (Ausbau Franz-Josefs-Bahn „Paket 2“). Dies beruht auf einer Studie, die im Jahr 2016 von der ÖBB-Infrastruktur AG und dem Land Niederösterreich öffentlich präsentiert wurde.

Betreffend die generellen Ausbauziele zur Franz-Josefs-Bahn wird auch auf die Beantwortung der parlamentarischen Anfrage 1025/J betreffend geplanten Ausbau der Schieneninfrastruktur im Wein- und Waldviertel unter [1123/AB \(XXVII. GP\) - geplantem Ausbau der Schieneninfrastruktur im Wein- und Waldviertel \(parlament.gv.at\)](#) hingewiesen.

Zu den Fragen 5 und 6:

- *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?*
- *Die Begradigung des Allentsteiger Knies ist Teil des Ausbaupakets 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?*

Die Begradigung des Allentsteiger Knies wäre Teil des sogenannten Pakets 3 des Ausbaus der Franz-Josefs Bahn aus der im Jahr 2016 präsentierten Studie. Mit dem Land Niederösterreich wurde vereinbart, im Zuge der derzeit laufenden Weiterentwicklung des Zielnetzes zu evaluieren, ob eine Umsetzung sinnvoll bzw. wirtschaftlich wäre. Im Zuge dessen werden sowohl die Kosten als auch die Wirkungen des Projektes neu ermittelt. Die erwähnte Studie aus dem Jahr 2016 hat betreffend das Paket 3 aus damaliger Sicht ein Potential von zusätzlich 90 Fahrgästen bei einem notwendigen Investitionsvolumen von zusätzlich 670 Millionen Euro ergeben. Die Umsetzung von Paket 1 (Modernisierung der Bestandsstrecke, lt. Studie zusätzlich 300 Fahrgäste) und Paket 2 (Direktanbindung Horn, lt. Studie zusätzlich 210 Fahrgäste) ist bei niedrigen Investitionskosten deutlich wirkungsvoller und wurde deshalb als prioritär eingestuft.

Zu den Fragen 7 und 8:

- *Warum ist kein vollständiger 2-Gleisiger Ausbau der Franz-Josefs-Bahn vorgesehen?*
- *Welche Vorteile hätte ein vollständiger 2-Gleisiger Ausbau der Franz-Josefs-Bahn?*

Ein vollständig zweigleisiger Ausbau einer Bahnstrecke wird grundsätzlich dann in Betracht gezogen, wenn die Kapazität als eingleisige oder selektiv zweigleisige Strecke nicht mehr ausreicht. Ein vollständig zweigleisiger Ausbau ermöglicht grundsätzlich eine leichtere Betriebsabwicklung, da sich Züge auch außerhalb von Bahnhöfen begegnen können. Dies ist insbesondere bei Strecken mit hoher Kapazitätsauslastung und unterschiedlichen Zugprodukten (zum Beispiel Überlagerung von Fernverkehr, Regionalverkehr, Nahverkehr und Güterverkehr) wichtig.

Die Kapazität der Franz-Josefs-Bahn ist nach Maßgabe der aktuell vorliegenden Zahlen nach Fertigstellung der im Paket 2 verankerten Maßnahmen ausreichend. Sich ändernde Umstände, wie etwa eine deutliche Zunahme der Fahrgäste bzw. des Güterverkehrs und damit einhergehend eine höhere Anzahl an Zügen sind jedenfalls im Auge zu behalten und falls erforderlich Maßnahmen abzuleiten.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass große Teile des Hauptnetzes in Österreich derzeit eingleisig sind, unter anderem Abschnitte der Kernnetz-Korridore der Transeuropäischen Netze für Verkehr wie zum Beispiel auf der Strecke Graz – Spielfeld oder von europäischen Güterverkehrskorridoren wie zum Beispiel der Pyhrnbahn als Teil des Alpen-Westbalkan Güterverkehrskorridors. In den Ausbauplänen für das Bahnnetz (Zielnetz 2025+, Rahmenplan 2021-2026) sind deshalb Priorisierungen unumgänglich und zweigleisige Ausbauten werden dort durchgeführt, wo der Ausbau am dringendsten ist und entsprechend hohe Wirkungen erwartet werden.

Zu den Fragen 9 bis 14:

- *Wurden die geplanten Infrastrukturmaßnahmen auch mit den Vertretern des Nachbarlandes Tschechien besprochen?*
- *Kommt es durch die Bahn- Infrastrukturmaßnahmen im nördlichen Niederösterreich zu einer Verbesserung des Grenzüberschreitenden Bahnverkehrs?*
- *Sind künftig mehr grenzüberschreitende und überregionale Bahnverbindungen vorgesehen?*
 - a. *Wenn ja, auf welchen Strecken?*
 - b. *Wenn ja, auf welchen Strecken?*
- *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.*
- *Ist geplant, den Grenzüberschreitenden Bahnverkehr und somit die Zusammenarbeit zwischen Tschechien und Österreich zu verbessern?*
- *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?*

Mein Ressort setzt sich grundsätzlich sehr für eine Verbesserung der grenzüberschreitenden Bahnverbindungen ein. Es finden dazu laufend Gespräche auf unterschiedlichen Ebenen statt, unter anderem zwischen den Ministerien und den Infrastrukturbetreiber_innen. Die mit Tschechien abgestimmten Prioritäten auf den einzelnen Achsen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Nordbahn Wien - Břeclav (- Brünn - Prag - Berlin / - Ostrau - Warschau)

Die Nordbahn stellt die wichtigste Verbindung zwischen Wien und Tschechien dar und ist Teil der Transeuropäischen Netze für Verkehr (TEN-V), konkret von zwei Kernnetz-Korridoren als höchste Ebene der TEN-V.

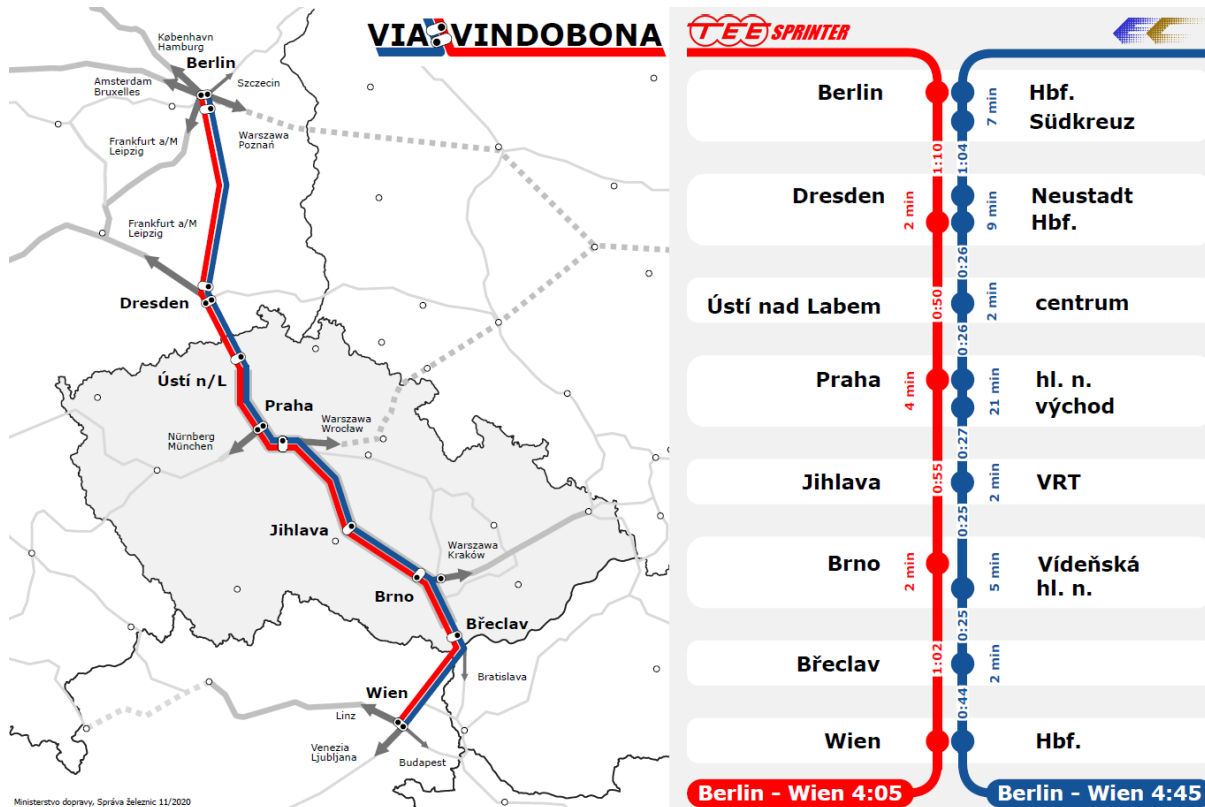
Die Festlegung, dass der Fernverkehr zwischen Wien und Prag über die Nordbahn geführt wird, wurde in den 1990er-Jahren getroffen und resultiert daraus, dass es sinnvoll ist, die Ausbauprioritäten so zu gestalten, dass durch die Investitionen jeweils ein größtmöglicher Nutzen entsteht:

- Vom Ausbau der Strecke Prag - Brünn (zweitgrößte Stadt Tschechiens) profitieren die Verbindungen Prag - Wien und die ebenfalls sehr wichtige Verbindung Prag - Bratislava, sowie – in Zukunft – auch die Verbindung Prag - Ostrau (drittgrößte Stadt Tschechiens).
- Vom Ausbau der Strecke Wien - Břeclav profitieren neben den Verbindungen Wien - Prag (-Berlin) auch die Verbindungen Wien - Ostrau - Warschau/Krakau.

Die Achse Wien - Brünn - Prag - Dresden - Berlin soll zu einer Hochgeschwindigkeitsverbindung ausgebaut werden. Die entsprechenden Projekte sind in allen drei Ländern in Vorbereitung, in Österreich betrifft dies den Ausbau der Nordbahn Wien Süßenbrunn - Staatsgrenze nächst Bernhardsthal, mit dem abschnittsweise die Geschwindigkeit auf bis zu 200 km/h angehoben

werden soll. Zielsetzung ist es, langfristig nach Fertigstellung der Projekte in allen drei Ländern eine Zielfahrzeit Wien - Berlin von knapp über vier Stunden für Fernverkehrs-Sprinter-Verbindungen mit wenig Halten und von etwas unter fünf Stunden für Fernverkehrs-Taktzüge zu erreichen. Diese Zielsetzungen wurden in einer unlängst unterzeichneten gemeinsamen Absichtserklärung festgehalten, die am 17. Mai 2021 öffentlich präsentiert wurde.

Die Routenführung und die damit möglichen Fahrzeiten sind in nachfolgender Grafik dargestellt:



Franz-Josefs-Bahn Wien - Gmünd (- Budweis / - Prag)

Die Franz-Josefs-Bahn ist Teil des Gesamtnetzes der Transeuropäischen Netze für Verkehr und sowohl für Österreich als auch in Tschechien eine Verkehrsachse, die primär regionalen Verkehrsbedürfnissen dient, gleichzeitig aber regionsverbindenden Charakter besitzt (Waldviertel - Südböhmen). In diesem Lichte sind auch die Ausbaubestrebungen beider Länder zu sehen.

- In Österreich sollen durch den Ausbau bzw. die Modernisierung der bestehenden Strecke die Fahrzeiten verkürzt werden (insbesondere durch das "Paket 1" zum Ausbau der Franz-Josefs-Bahn).
- Der eingleisige tschechische Abschnitt České Velenice – Veselí nad Lužnicí (Richtung Prag) soll elektrifiziert werden und die Geschwindigkeit auf 120 km/h angehoben werden.

Das BMK setzt sich zudem im Rahmen seiner Möglichkeiten für eine Verbesserung der grenzüberschreitenden Verkehrsdienste ein:

- Derzeit laufen Abstimmungen auf technischer Ebene mit dem Land Niederösterreich und den tschechischen Partner_innen betreffend die Durchbindung von einzelnen bestehenden tschechischen Schnellzügen ("rychlík" Praha - České Velenice) als taktüberlagerte Regionalexpress-Züge nach Wien. Die Verbindung soll eine direkte Reisemöglich-

keit vom Waldviertel nach Prag herstellen und ist deshalb vor allem von regionalem Nutzen (für Fernreisende Wien – Prag wird weiterhin die Verbindung über die Nordbahn aufgrund der deutlich kürzeren Reisezeit attraktiver sein).

- Weiters fanden immer wieder Gespräche mit dem Südböhmischen Kreis betreffend die Durchbindung der bestehenden REX-Verbindungen nach České Budějovice statt. Leider konnte dazu noch keine Lösung mit den tschechischen Partner_innen gefunden werden.

Summerauer Bahn Linz - Summerau (- Budweis - Prag)

Die Summerauer Bahn ist ebenfalls Teil des TEN-V Gesamtnetzes. Die darüber laufende Fernverkehrsrelation Prag - Linz stellt eine Anbindung von Prag an die österreichische Weststrecke her.

Die Achse Linz – Summerau – Budweis – Prag wird derzeit sowohl in Tschechien als auch in Österreich ausgebaut bzw. modernisiert:

- In Tschechien wird aktuell der stark ausgelastete Abschnitt Prag - Budweis zweigleisig und für höhere Geschwindigkeiten (bis zu 200 km/h) ausgebaut.
- In Österreich läuft aktuell ein Projekt zur Modernisierung der bestehenden Bahnstrecke (Erneuerung der Gleisanlagen, Sicherungstechnik, Attraktivierung der Bahnhöfe und Haltestellen).

Nach Fertigstellung der wesentlichen Ausbaumaßnahmen in Tschechien ist ein Ausbau der Fernverkehrsverbindungen Linz - Budweis - Prag geplant, dazu laufen derzeit ebenfalls Abstimmungen auf technischer Ebene.

Nordwestbahn Wien - Retz (- Znaim)

Die Nordwestbahn als wesentlicher Teil des S-Bahn- und Nahverkehrs-Systems in der Ostregion wird im Zuge einer Modernisierung für längere Züge ertüchtigt (Verlängerung von Bahnsteigen etc.). Weiters ist im Anschluss daran vorgesehen, dass einzelne Abschnitte zweigleisig ausgebaut werden, wo dies für Begegnungen von Zügen notwendig ist. Dazu laufen derzeit die Voruntersuchungen.

Da die Führung von längeren Zügen auch Maßnahmen auf tschechischer Seite erfordert, laufen hier ebenfalls Abstimmungen auf technischer Ebene mit den tschechischen Partner_innen.

Leonore Gewessler, BA

