

**8671/AB****vom 01.02.2022 zu 8887/J (XXVII. GP)****bmk.gv.at**

**= Bundesministerium**  
 Klimaschutz, Umwelt,  
 Energie, Mobilität,  
 Innovation und Technologie

**Leonore Gewessler, BA**  
 Bundesministerin

An den  
 Präsident des Nationalrates  
 Mag. Wolfgang Sobotka  
 Parlament  
 1017 W i e n

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

Geschäftszahl: 2021-0.854.453

1. Februar 2022

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Margreiter, Kolleginnen und Kollegen haben am 03. Dezember 2021 unter der **Nr. 8887/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Rettung der Donauuferbahn gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 7:

- Liegen dem BMK Zahlen vor, wie hoch die CO2-Emissionen sind bzw wie viel mehr Verkehr durch den Wegfall der DUB verursacht wurde? Wenn ja, bitten wir um tabellarische Auflistung nach Monaten. Wenn nein, werden solche erhoben werden?
- Der niederösterreichische Verkehrs-Landesrat Schleritzko bot an, dass das Land NÖ die DUB um einen Anerkennungseuro an den Bund zurückgeben und einer Re-Aktivierung auf Kosten des Bundes nicht im Wege stehen würde. Wird diese Initiative des Landes NÖ aufgegriffen um eine Re-Aktivierung der DUB zu prüfen und mit den Ländern über angemessene Beiträge zu den Kosten von Bau, Betrieb und Instandhaltung zu verhandeln?

Mit der im Jahr 2010 vereinbarten Übertragung von Bahnstrecken von der ÖBB-Infrastruktur AG an das Land Niederösterreich (bzw. die NÖVOG) erfolgte eine Neustrukturierung des Bahnsektors in Niederösterreich. Die Zielsetzung bestand darin, eine langfristige und tragfähige Organisation für die Nebenbahnen in Niederösterreich festzulegen. Entsprechende Zahlen betreffend der angesprochenen CO2-Emissionen durch die Einstellung des Betriebs der Bahnstrecke wurden damals nicht erhoben, da die Weiterführung des Betriebs dem Land freigegeben wurde. Da sich der Streckenabschnitt auch nicht mehr im Eigentum des Bundes befindet, liegen dem Ministerium keine aktuellen Daten vor. Ob solche Zahlen vom Land Niederöster-

reich erhoben wurden, ist mir nicht bekannt. Die im Jahr 2010 im Rahmen eines Gesamtpaketes zwischen dem Land Niederösterreich, dem Bund und der ÖBB festgelegte Neustrukturierung und Neuordnung der Verantwortungsbereiche für den Eisenbahnsektor in Niederösterreich wurde gemeinsam beschlossen und umgesetzt. Die Zuständigkeit für weitere Entscheidungen liegt beim Land Niederösterreich als Eigentümer der Strecke.

Zu Frage 2:

- *Was wird getan, um Privatunternehmen für derartige Bahnstrecken zu gewinnen?*

Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ist ein wesentliches Ziel der aktuellen Verkehrspolitik. In diesem Sinne gibt es auch klare Bestrebungen, durch attraktive Anschlussbahnen den Anteil des Bahn-Güterverkehrs in Österreich zu erhöhen. Dazu werden im Rahmen des Programms der Anschlussbahn- und Terminalförderung weitreichende finanzielle Zuschüsse gewährt, einerseits für Investitionen in Anschlussbahnen oder Terminals des Kombinierten Verkehrs (KV), andererseits für Investitionen in den KV.

In diesem Zusammenhang darf ich auch darauf hinweisen, dass es von meinem Ressort bereits seit Jahren umfassende Fördermaßnahmen zur Forcierung einer Verkehrsverlagerung auf die umweltfreundliche Schiene gibt, dies sowohl im Kombinierten Verkehr (sowohl unbegleitet als auch rollende Landstraße), wie auch im Einzelwagenverkehr (EWV).

Zu den Fragen 3 bis 6:

- *Welche Strategie verfolgt das BMK um die Einstellung kleiner Bahnstrecken zu verhindern bzw. bereits eingestellte Bahnstrecken zu reaktivieren?*
- *Das Auflassungsverfahren für einen rund 20 km langen Streckenabschnitt der DUB wurde 2013 gegen die Proteste zahlreicher Kunden, Interessenten und Bürgermeister:innen eingeleitet. Wie bewertet das BMK das Potential einer wiederhergestellten, durchgängigen Regionalbahn von Wien bis Oberösterreich am nördlichen Donauufer aus der heutigen Sicht?*
- *Gibt es konkrete Untersuchungen über das Verkehrspotential des Raumes entlang der Donaubahn? Wurden die finanziellen Erfordernisse geprüft?*
- *Wurden Gespräche mit den Ländern NÖ und OÖ zur Bedarfserhebung und zur Einleitung von Machbarkeitsstudien geführt? Wenn nein, werden solche zeitnah geführt werden?*

Der öffentliche Verkehr stellt nicht nur einen wesentlichen Teil der Daseinsvorsorge dar, sondern ist auch für die Erreichung einer klimaneutralen Mobilität die wesentliche Säule. Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, jedem Menschen in Österreich damit eine umweltschonende Mobilitätsgarantie anzubieten, entweder durch Linienverkehrsmittel im Bahn- und Busbereich oder mit ergänzenden alternativen Bedienformen. Mit dem unlängst beschlossenen ÖBB-Rahmenplan 2022-2027 wird dabei in den nächsten Jahren so viel wie noch nie zuvor in das Bahnnetz in Österreich investiert. Das jährliche Investitionsvolumen steigt von 2,4 Mrd. Euro im Jahr 2021 auf 3,3 Mrd. Euro im Jahr 2027. Dies ist ein äußerst ambitioniertes Ausbauprogramm für das österreichische Bahnnetz.

Entscheidungen über die Auflassung der Bahnstrecke und etwaige Reaktivierungen liegen jedoch beim Land Niederösterreich. Zuständig betreffend die eisenbahnrechtlichen Verfahren für die Bahnstrecke ist die niederösterreichische Landeshauptfrau. Auf Expert:innen-Ebene findet mit den Bundesländern ein laufender Austausch zur Weiterentwicklung der Eisen-

bahninfrastruktur statt. Dies betrifft insbesondere die im Rahmenplan zur Attraktivierung und Elektrifizierung vorgesehenen Strecken.

Zu den Fragen 8 bis 11:

- Wie sieht das BMK die Rolle des ÖBB-Konzerns für Nebenbahnen, insbesondere solchen, die vernetzt sind und als Vollbahnen betrieben werden?
- Sind kleine Lokal- und Regionalbahnen nicht mit einfacheren und billigeren Systemen besser bedient, als denen, die von den Behörden nun immer häufiger verlangt und vorgeschrieben werden (Stichwort „Light Rail“)?
- Was hat das BMK konkret unternommen, um günstige rechtliche und wirtschaftliche Voraussetzungen für den Betrieb von Lokal- und Regionalbahnen als Light Rail-System zu schaffen und diese unkompliziert und optimal in höherrangige Bahnknoten einzubinden (Stichwort „Umsteigen am selben Bahnsteig“)?
- Gibt es konkrete Pläne, die von den EU-Richtlinien ermöglichten Ausnahmen endlich vollständig auszunützen und kostengünstige und moderne Lokal- und Regionalbahnen zu ermöglichen, die mit leichten Fahrzeugen wirtschaftlich fahren können?

Betreffend die ÖBB-Strecken wird im aktuellen Regierungsprogramm die Attraktivierung von Regionalbahnen dezidiert angeführt. Ebenso wurden im Rahmenplan 2021-2026 (und fortgeführt im aktuellen Rahmenplan 2022-2027) die finanziellen Mittel für die Attraktivierung von Regionalbahnen aufgestockt. Zusätzlich wurde ein Schwerpunkt auf die Elektrifizierung von Regionalbahnen gelegt. Mit einzelnen Bundesländern konnten Vereinbarungen über die Mitfinanzierung bei der Attraktivierung und Modernisierung von Regionalbahnen abgeschlossen werden. Damit werden die Bahnstrecken attrahiert, Bahnhöfe und Haltestellen modernisiert, regionale Mobilitätshubs für ein flächendeckendes öffentliches Verkehrsangebot geschaffen, die Sicherheit an Eisenbahnkreuzungen erhöht und zeitgemäße Kundeninformationssysteme installiert. Beispiele dafür stellen die Kamptalbahn, Puchbergbahn oder Mühlkreisbahn dar.

Neben den ÖBB-Strecken ist es auch das Ziel meines Ressorts betreffend Privatbahnen, im Rahmen der Privatbahnenfinanzierung eine Mitfinanzierung für diese Strecken sicherzustellen, um deren nachhaltige Weiterentwicklung zu gewährleisten. Was die Privatbahnenfinanzierung des Bundes insgesamt betrifft, stehen im Zeitraum bis 2025 über 120 Millionen Euro pro Jahr für die Bundesfinanzierung der Privatbahninvestitionen zur Verfügung. Damit hat sich das jährlich zur Verfügung stehende Budget im Vergleich zu 2019 mehr als verdreifacht. Für den Zeitraum 2021-2025 wurde zudem ein Mittelfristiges Investitionsprogramm für die Privatbahnen mit einem hohen Investitionsvolumen von über 0,8 Mrd. Euro geschnürt. Mit der Bundesfinanzierung für das Mittelfristige Investitionsprogramm bis 2025 können die erforderlichen Investitionen in diesem Bereich zügig umgesetzt werden. Mein Ressort leistet damit eine wesentliche Unterstützung, dass die Privatbahnstrecken nicht nur erhalten, sondern auch ausgebaut und attrahiert werden können.

Darüber hinaus hat mein Ressort die Möglichkeit einer Stadtregionalbahnfinanzierung durch den Bund zur Förderung von stadtgrenzenübergreifenden Straßenbahnenprojekten geschaffen, die durch Vereinbarungen gemäß Art. 15a B-VG zwischen dem Bund und dem jeweils betroffenen Bundesland umgesetzt werden. Bereits abgeschlossen wurden diesbezügliche Vereinbarungen für entsprechende Projekte im Raum Innsbruck und Linz, wobei weitere Projekte in Diskussion sind.

Leonore Gewessler, BA

