

Anfrage

**der Abgeordneten Lukas Brandweiner
Kolleginnen und Kollegen**

**an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie**

betreffend keine Verschlechterung auf der Franz-Josefs-Bahn

Bei der Franz-Josefs-Bahn handelt es sich um das Mobilitätsrückgrat des Waldviertels. Um ihre Attraktivität für Pendlerinnen und Pendler zu steigern, wurden daher in den letzten Jahren neben den Angebotsausweitungen auch neueste Züge in Form der barrierefreien und vollklimatisierten „Cityjets“ eingesetzt. Der Erfolg dieser Maßnahmen lässt sich unter anderem auch an den um 20 Prozent gesteigerten Fahrgastzahlen ablesen.

Aufgrund von zu knapper Vorausplanung des notwendigen Fahrzeugbedarfes seitens der ÖBB wurden diese Züge im Vorjahr von der Franz-Josefs-Bahn abgezogen um auf anderen Strecken in Niederösterreich zum Einsatz zu kommen. Als adäquater Ersatz wurde der Einsatz von grunderneuerten Doppelstock-Garnituren seitens der ÖBB zugesagt.

Nun stellt sich heraus, dass diese Zusage nicht eingehalten wird und das erneuerte Zugmaterial nicht oder nur mit Verzögerungen den Pendlerinnen und Pendlern der Franz-Josefs-Bahn zur Verfügung gestellt wird. Als Begründung dafür werden Lieferschwierigkeiten bei anderem Zugsmaterial (Talent Züge), welches grundsätzlich für Vorarlberg vorgesehen ist, angeführt. Für die Pendlerinnen und Pendler auf der Franz-Josefs-Bahn ist es nicht verständlich, dass Lieferschwierigkeiten, die den öffentlichen Verkehr in Vorarlberg betreffen, durch Qualitätsminderung für Pendlerinnen und Pendler aus Niederösterreich kompensiert werden soll.

Daher stellen die unterfertigten Abgeordneten nachstehende

Anfrage:

1. Aus welchem Grund sollen die für die Franz-Josefs-Bahn vorgesehenen „refurbished“ Doppelstock Garnituren nun in Vorarlberg eingesetzt werden?
2. Wie soll diese Benachteiligung für die Niederösterreicherinnen und Niederösterreicher kompensiert werden?
3. Werden wieder Cityjet Garnituren als Ersatz für die derzeit im Einsatz befindlichen Cityshuttle eingesetzt?
4. Durch die Verhandlungen zu den Verkehrsdienvsteverträgen ist der von den Ländern gewünschte Leistungsumfang schon viele Jahre vor Vertragsunterzeichnung bei dem entsprechenden Verkehrsunternehmen bekannt. Wieso konnte der Fahrzeugeinsatz und Erwerb von benötigten Neufahrzeugen nicht ausreichend früh geplant und durchgeführt werden, um den Fahrgästen adäquate Fahrzeugqualität bieten zu können?
5. Die Länder zahlen im Zuge der Verkehrsdienvsteverträge auch für die eingesetzten Fahrzeuge. Wie ist es in Folge möglich, die für Niederösterreich vorgesehenen Fahrzeuge in Vorarlberg einzusetzen?
6. Müssten nicht die Bundesländer oder Verkehrsverbünde einem solchen geänderten Fahrzeugeinsatz zustimmen?
7. Wie hoch sind die Pönaen der ÖBB an die Besteller durch die geänderte Zugbildung?
8. Werden die Pönaen der ÖBB in Niederösterreich zu Gunsten der Fahrgäste in Vorarlberg seitens des BMK in Kauf genommen?

Marina Dione · Kain

John Kain

Wolfgang

Florian Schauer

Schauer

