
8887/J XXVII. GP

Eingelangt am 03.12.2021

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Johannes Margreiter, Kolleginnen und Kollegen
an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie
betreffend Rettung der Donauuferbahn**

Seit der Auflassung eines Teilabschnittes der Donauuferbahn im Jahr 2013 gibt es keine durchgängige Schienen-Verkehrsverbindung mehr zwischen OÖ, NÖ und Wien nördlich der Donau. Fünf Gemeinden haben deshalb keine Bahnanbindung mehr, weil das Herzstück dieser durchgängigen Strecke eingestellt und rund 20km Gleistrasse abgetragen worden sind.

Damit ist die Donauuferbahn zum Exempel für eine Entwicklung geworden, die schon lange in die falsche Richtung geht: Die Qualität der Strecke und der Fahrplan lassen nach, deshalb wird der Fahrplan zusammengestrichen; die Bahn verliert an Attraktivität und Fahrgästen; noch mehr Züge werden gestrichen und am Ende wird, weil die Strecke angeblich unrentabel ist, der Verkehr gänzlich eingestellt.

Dann kommen Auflassungsverfahren und am Ende bleibt ein Radweg.

Dass Nebenbahnstrecken heruntergewirtschaftet, verkauft und am Ende ausser Betrieb genommen werden, ist ein Trend, den wir mit Sorge beobachten.

Es gibt in Österreich nur wenige Beispiele für Strecken, die das Gegenteil zeigen: Produktive Instandhaltung und attraktive Fahrpläne können Strecken aus dem Dornröschenschlaf wecken und den öffentlichen Verkehr zum Selbstläufer werden lassen. Im Ausland sind es deutlich mehr.

Dabei liegt die Schuld meistens bei der Politik und den Verkehrsverbänden, die passiv bleiben, wenn es gilt, den Pendlern eine Alternative zum Auto anzubieten und strukturschwache Regionen nicht völlig in die Isolation gleiten zu lassen.

Nicht jede Bahn kann wirtschaftlich betrieben werden. Es ist eine schwierige verkehrspolitische Frage, wo der Bus und wo die Bahn den Bedarf an Transportleistungen – insbesondere im Personennah- und Regionalverkehr – besser abdecken. Für die Strecke durch die Wachau, die ursprünglich bis nach Oberösterreich geführt hat, sehen wir Potentiale, die eine genauere Untersuchung verdienen.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage:

1. 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?
2. Was wird getan, um Privatunternehmen für derartige Bahnstrecken zu gewinnen?
3. Welche Strategie verfolgt das BMK um die Einstellung kleiner Bahnstrecken zu verhindern bzw. bereits eingestellte Bahnstrecken zu reaktivieren?
4. 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?
5. Gibt es konkrete Untersuchungen über das Verkehrspotential des Raumes entlang der Donaubahn? Wurden die finanziellen Erfordernisse geprüft?
6. Wurden Gespräche mit den Ländern NÖ und OÖ zur Bedarfserhebung und zur Einleitung von Machbarkeitsstudien geführt? Wenn nein, werden solche zeitnah geführt werden?
7. 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?
8. Wie sieht das BMK die Rolle des ÖBB-Konzerns für Nebenbahnen, insbesondere solchen, die vernetzt sind und als Vollbahnen betrieben werden?
9. 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")?
10. 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")?
11. 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?