

## **ANTRAG**

der Abgeordneten Maier, Rosenmaier, Ing. Hofbauer und Mold

gemäß § 34 LGO

zum Antrag der Abgeordneten Enzinger Msc, Waldhäusl, Dr. Krismer-Huber u.a.  
betreffend Wiederinbetriebnahme und Weiterführung der Thayatalbahn, LT-247/A-  
3/10-2013

betreffend **Thayatal und Mobilitätskonzept Waldviertel**

Im Jahr 2005 erfolgte die Erstellung eines Vorentwurfes zur Reaktivierung der Bahnstrecke Waidhofen/T. -Staatsgrenze bei Fratres. Zum damaligen Zeitpunkt wurde erhoben, dass für einen vollwertigen Gesamtverkehr (Personen und Güter) Investitionen in die Gesamtstrecke Schwarzenau - Fratres getätigt werden müssen. Ein Lückenschluss alleine ist für eine längerfristige tragfähige Lösung nicht ausreichend. Die Kosten der Reaktivierung des Streckenabschnittes Waldkirchen - Staatsgrenze bei Fratres (ca. 6 km) wurden mit 7 Mio. Euro beziffert. Die Kosten für die Ertüchtigung der Zulaufstrecke Schwarzenau - Waldkirchen (ca. 20 km) wurden mit ca. 21 Mio Euro. beziffert. Daraus ergeben sich Gesamtkosten in der Höhe von rund € 28 Mio Euro. Der sehr schlechte Zustand der Eisenbahnstrecke würde im Falle einer Sanierung bereits heute einen kompletten Neubau bedingen.

Seitens des Bundes wurde darauf hingewiesen, dass das Projekt frühestens nach Aufnahme in den Rahmenplan ab 2012 finanzierbar wäre.

Im Jahr 2006 wurden die Verhandlungen aus Desinteresse des BMVIT und der ÖBB abgebrochen. Alle Versuche des Landes NÖ bei den jeweils zuständigen Bundesministern nach Weiterverfolgung des Projektes sind fehlgeschlagen. Im daraufhin präsentierten Regionalbahnkonzept der ÖBB war die Strecke Waldkirchen - Fratres zur Auflassung vorgesehen, woraus sich eine komplette Distanzierung der ÖBB aber auch des Bundes von dieser Strecke ableiten lässt.

2007 forderte der NÖ Landtag die Landesregierung auf, an BM Faymann sowie an die ÖBB heranzutreten, um eine Entscheidung zu Gunsten der Reaktivierung der Schienenstrecke bis spätestens Februar 2009 zu erwirken.

Eine Entscheidung des BMVIT und der ÖBB für eine Reaktivierung der Schienenstrecke wurde bis zum Jahr 2010 nicht getroffen.

Im Jahr 2010 wurden mehrere Nebenbahnen und damit auch diese Strecke durch das Land übernommen. Hinsichtlich dieser Strecke wurde von der Kleinregion „Zukunftsraum Thayaland“ die Entscheidung zur weiteren Nutzung getroffen. Diese will einen Radweg errichten – die sogenannte „Thayarunde“, weil sie dadurch bei weit geringeren Investitionskosten die wesentliche höhere regionale Wertschöpfung erwartet.

Mit Kaufvertrag vom 16. Mai 2013 wurde die Trasse der Thayatalbahn im Abschnitt Waidhofen/Thaya – Staatsgrenze/Fratres an den Verein Zukunftsraum Thayaland übertragen.

Die NÖVOG hat ein Vor- und Wiederkaufsrecht auf das Trassenband.

Dies stellt sicher, dass die Bahntrasse sofort einen regionalen Nutzen als Radweg stiftet und auch in Zukunft der Weg offen steht, im Bedarfsfall die Bahninfrastruktur wieder neu zu errichten.

Die Gefertigten stellen daher den

**A n t r a g :**

Der Hohe Landtag wolle beschließen:

„Der Antrag der Abgeordneten Enzinger Msc, Waldhäusl, Dr. Krismer-Huber u.a. betreffend Wiederinbetriebnahme und Weiterführung der Thayatalbahn, LT-247/A-3/10-2013 wird abgelehnt.“