

Anfrage

des Abgeordneten Mag. Georg Ecker, MA
gemäß 39 Abs. 2 LGO 2001
an LR Ludwig Schleritzko

betreffend **Umstellung der Bahnlinie Schweinbarther Kreuz auf Busbetrieb**

Mit der Einführung der Buslinien auf dem Schweinbarther Kreuz, die ab nächstem Jahr die Bahnlinie ersetzen sollen, mehrt sich der Unmut über diese Maßnahme. Lange Fahrzeiten, schlechtere Taktung und zum Teil lange Umstiegszeiten könnten dazu führen, dass Pendlerinnen und Pendler künftig vermehrt auf ihre Autos umsteigen werden statt den öffentlichen Verkehrsmitteln den Vorzug zu geben. Schon jetzt ist zu bemerken, dass die Busse praktisch nicht angenommen werden und Pendlerinnen und Pendler weiterhin die Zugsverbindungen wählen. Dies alleine zeigt schon, dass nicht wie angekündigt Verbesserungen sondern Verschlechterungen durch die Umstellung auf Busbetrieb zu erwarten sind. Angesichts der damit zu erwartenden Belastung der Umwelt erscheint es zweckmäßig, den Weiterbetrieb der Bahnstrecke ernsthaft zu prüfen.

Daher stellt die gefertigte Abgeordnete folgende

Anfrage

1. Wieviel wird von der öffentlichen Hand gesamthaft (ÖBB, Land, Gemeinden, Bund) in den nächsten 10 Jahren in die Errichtung des Busbetriebes investiert? Wieviel davon ist bereits budgetiert?
2. Wieviel wurde von der öffentlichen Hand gesamthaft (ÖBB, Land, Gemeinden, Bund) in den letzten 10 Jahren in die Bahnlinie "Schweinbarther Kreuz" inklusive Bahnsicherungen investiert?
3. Laut einer Anfragebeantwortung im Nationalrat vom 17. Juni 2019 werden notwendige Investitionskosten von 115 Mio. Euro innerhalb von 10 Jahren genannt. Wie setzen sich diese zusammen?
4. Da nur der Personenverkehr auf der Bahnlinie eingestellt wird, jedoch nicht die Bahnlinie selbst, muss diese auch weiterhin erhalten und betriebsbereit gehalten werden (Stellwerke, Signalanlagen, alle Streckenausüstungsteile). Wieviel kostet der Erhalt jährlich trotz eingestellten Personenverkehrs?
5. In den öffentlich zugänglichen Unterlagen (z.B. Flächenwidmungsplan für Busbahnhof Raggendorf) werden nur die Varianten „Bus“ und „keine Bahn“ verglichen, jedoch nicht die Weiterführung und ein verbessertes Bahnangebot. Wurden diese Varianten auch miteinbezogen bei der Entscheidung? Wenn nein, wieso nicht. Wenn ja, wo sind diese Unterlagen?
6. In den Untersuchungen werden die gleichen Einzugsradien für Bus und Bahn angenommen. Wissenschaftliche Studien gehen jedoch von einer um 30% höheren Attraktivität der Bahn aus und somit auch von größeren Einzugsradien. Wie würde die Erreichbarkeit der Fahrgäste im Vergleich mit den geplanten Busstationen aussehen, falls die höhere Attraktivität der Bahn berücksichtigt werden würde (30% größerer Einzugsradius)?
7. Wurden bei dieser Betrachtung auch die bestehenden Busstationen miteinbezogen oder nur jene, welche Bahnstationen ersetzen?

8. Wie würde das Fahrgastpotential der Bahn durch kürzere Fahrtzeiten und andere Attraktivierungsmaßnahmen steigen?
9. Es wird in Presseaussendungen und diversen anderen Dokumenten folgende nicht veröffentlichte Dokumente genannt.
 - a. Studie
 - b. Vereinbarung vom 26.3.2019 zwischen dem BMVIT, dem Land Niederösterreich und der ÖBB- Infrastruktur AG
 - c. Grundsatzvereinbarung vom 7.11.2017

Wo sind diese Dokumente zu finden?

10. Wer war an der Studie beteiligt?
11. Wurden unabhängige Institute / Experten wie bspw. die TU Wien beigezogen?
12. Wurden Vertreter*innen der Region beigezogen?
13. Wieviele Fahrgäste werden täglich auf den neuen Buslinien erwartet?
14. Sollte für einzelne Fragen eine Nicht-Zuständigkeit seitens des Landesrates festgestellt, so wird um Nennung der zuständigen Stelle ersucht.