

Anfrage

der Abgeordneten Mag.^a Edith Kollermann an Landesrat für Finanzen und Mobilität DI
Ludwig Schleritzko

gemäß § 39 Abs. 2 LGO 2001

betreffend: **Reaktivierung der Donauuferbahn**

In den vergangenen Jahrzehnten wurde die Bahn mit dem zunehmenden Individualverkehr, teuren Strukturen der Bahninfrastruktur, Personalprivilegien der staatsnahen Betriebe und billigen Kurzstreckenflügen immer mehr zum Kostenfaktor, statt die Rahmenbedingungen zu ändern. Die Bedrohungen des Klimawandels haben maßgeblich zu einem Umdenken beigetragen. So betrauert man zu Recht jahrelang vernichtete wertvolle Bahnkilometer. Es wäre ein Gebot der Stunde, dem Einhalt zu gebieten und das Land für eine klimafitte Zukunft zu rüsten. Die Wiederinbetriebnahme und Elektrifizierung von Nebenbahnen wäre ein wichtiger Schritt zu einer Trendumkehr. Denn auch Bahnen wie die Citybahn in Waidhofen, das Schweinbarther Kreuz oder die Donauuferbahn sind von dieser kurzsichtigen Mobilitätspolitik betroffen.

Die Reaktivierungen könnten für die Regionen wichtige Booster bedeuten und den Anrainer_innen helfen. So zum Beispiel bei der Donauuferbahn: Die Planung der weiteren Ausbaustufen des Hartsteinwerks der Firma Loja laufen auf 300.000 Tonnen Schotterabbau pro Jahr hinaus. Das bedeutet 24.000 LKW-Fahrten pro Jahr, die sich durch die Ortschaften in der Region zwängen würden. Der Güterverkehr per LKW bedeutet eine immense ökologische und somit auch gesundheitliche Belastung.

Im Areal der Donauuferbahn wurde in den Kaufverträgen zwischen Land NÖ und den Käufern darauf hingewiesen, dass der Betrieb der Bahn jederzeit wieder aufgenommen werden könne und dass die Bahntrasse freigehalten werden müsse. In der Gemeinde Klein Pöchlarn jedoch wurde offenbar die Bahntrasse versetzt. Das wäre aber gemäß Vertrag nicht zulässig. Daraus ergeben sich viele Fragen in Bezug auf Transparenz und Strategie des Landes bezüglich der Donauuferbahn, sowie dem Geschäftsgebaren des Landes Niederösterreich. Es entsteht der Eindruck, dass seitens der politischen Verantwortungsträger mit zumindest Duldung durch das Land NÖ Fakten geschaffen werden, welche eine etwaige Reaktivierung verunmöglichen.

Aufgrund der fehlenden Transparenz in dieser Angelegenheit stellt die Gefertigte folgende

ANFRAGE

1. Wie viele Grundstücke, auf welchen die ehemalige Donauuferbahn (DUB) lag, wurden bis dato veräußert?
 - a. Wie viele Grundstücke davon an private Käufer und wie viele an Gemeinden?
(Inkl. Name der Käufer sowie Größe des jeweiligen Grundstückes)
2. Gibt es unterschiedliche Versionen von Kaufverträgen?

- a. Wenn ja, warum und in welchen Passagen unterscheiden sie sich?
3. Das Land NÖ und NÖVOG haben bis dato immer argumentiert, dass mit den Kaufverträgen Vorsorge getroffen wurde, dass die DUB jederzeit wieder reaktiviert werden könne – trifft dies nach wie vor zu?
 - a. Wenn nein, worin liegen die Schwierigkeiten und warum ist man davon abgegangen?
4. Ist es korrekt, dass in den neuesten Kaufverträgen eine Verlegung der Bahntrasse durch die NÖVOG ermöglicht wird?
 - a. Wenn ja, auf wessen Betreiben wurden die Verträge in welchen Passagen geändert?
 - b. Wenn ja, ist dies in allen Kaufverträgen so vorgesehen oder nur in jenen mit den Gemeinden?
5. Wurde in Klein Pöchlarn einer Verlegung der Bahntrasse an den nördlichen Rand seitens der NÖVOG zugestimmt bzw. wurde eine Verlegung vorgenommen?
6. Warum wurde im Kaufvertrag - abgeschlossen zwischen der Marktgemeinde Persenbeug-Gottsdorf und der NÖVOG - das Wort „Freihalten“ (gemeint Trassenband) durch das Wort „Erhalten“ ersetzt? Was waren die Gründe dafür?
7. Sind Sie der Meinung, dass mit den zwischenzeitlich verkauften Grundstücken bzw. den abgeschlossenen Kaufverträgen seitens der NÖVOG gewährleistet ist, dass jederzeit wieder eine Bahnstrecke aktiviert werden kann? (Bitte um Begründung Ihrer Antwort)