



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXIV. GP.-NR

9574 /AB

03. Jan. 2012

zu 9691 /J

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0064-I/PR3/2011
DVR:0000175

Wien, am 23. Dezember 2011

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Windbüchler-Souschill, Freundinnen und Freunde, haben am 3. November 2011 unter der **Nr. 9691/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend gerüchteweise Stilllegung der „Gutensteinbahn“ im südlichen Niederösterreich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 4 und 9 bis 11:

- *Ist es richtig, dass für die restliche bald nötige Gleisneulage von etwa zweimal 700m von der ÖBB-Infrastruktur AG Mittel aufgebracht werden müssen?*
- *Wenn ja, in welcher Höhe? Sind diese im ÖBB-Rahmenplan enthalten?*
- *Wird es zu dieser Investition in den nächsten Jahren kommen? Wenn ja, wann? Wenn nein, wieso nicht?*
- *Stimmen die Gerüchte, dass die Gutensteinbahn/NÖ Südwestbahn stillgelegt wird? Wenn ja, wann und welche Abschnitte in welchem Zeitrahmen? Wenn nein, wieso werden die Gerüchte zur Einstellung – zumindest des Teilstücks Pernitz-Muggendorf - Gutenstein – nicht offiziell dementiert?*
- *Stimmt es, dass die Bürgermeister der akut betroffenen Gemeinden des inneren Piestingtals das Gespräch mit den ÖBB suchten? Was erhielten die gewählten Mandatäre als Antwort?*
- *„Wien verlädt Holz in Gutenstein und es widerspricht ihrem Klimaschutzgedanken, dass dies künftig mit Lkws transportiert werden soll“, sagt Gutensteins Bürgermeister im Bezirksblatt der Region Wiener Neustadt. Ist es richtig, dass es hier zu Gütertransporten kommt, wenn ja mit welcher Regelmäßigkeit und welchem Umfang?*
- *Wenn es zu einer Teileinstellung bzw. zur gesamten Stilllegung kommt, wie würden zukünftig diese Gütertransporte, insbesondere die angesprochenen Holztransporte, durchgeführt werden? Entspricht es den Klimaschutzverpflichtungen Österreichs und der Mitverantwortung*

des Verkehrsministeriums und seiner Spitze zu deren Einhaltung, wenn durch Schienenstrecken-Stilllegungen der Transport von Gütern auf die Straße verfrachtet wird?

Der Bund/das BMVIT finanziert die Infrastruktur und 34 der 41 Nahverkehrszüge im 4 km langen Abschnitt zwischen Pernitz-Muggendorf und Gutenstein bis 2019.

Der rund 20 km lange Abschnitt zwischen Wöllersdorf und Pernitz-Muggendorf stand von vornherein nicht zur Debatte, dieser bleibt auch laut Zielnetz der ÖBB-Infrastruktur weiter bestehen.

Zu den Fragen 5 bis 8:

- *Im Ihnen zufolge von der Bundesregierung beauftragten und von Ihnen bei der Präsentation öffentlich sehr positiv dargestellten „Zielnetz 2025+“ der ÖBB, das allerdings primär das operative Geschäft der ÖBB-Infrastruktur AG im Auge hat und ein Schrumpf- statt Offensivkonzept ist, wird der Schienenabschnitt Pernitz-Muggendorf – Gutenstein unter den „Strecken mit aufrechem Personenverkehr und stark regionalen Charakter“ (Anhang G) angeführt. Unter diesem Titel sind wiederholt öffentlich als „Stilllegungskandidaten“ genannte Strecken gelistet.
Ist analog zur aktuellen Debatte um Pernitz – Gutenstein davon auszugehen, dass bei allen dort genannten Strecken Stilllegung oder Abgabe an Dritte Ihr Ziel ist?*
- *Wenn nein: Wie sieht die konkrete Perspektive bei diesen weiteren in dieser Streckenkategorie im Zielnetz 2025+/Anhang G genannten Schienenstrecken aus?*
- *Sind diese Strecken des ÖBB-Netzes ident mit der in den Zielnetz-2025+-Unterlagen mehrfach erwähnten „Infrastruktur mit nicht-systemadäquater Nachfrage“?*
- *Wenn nein, welche Strecken zählen nicht bzw. zusätzlich zu dieser „Infrastruktur mit nicht-systemadäquater Nachfrage“?*

Das präsentierte „Zielnetz 2025+“ ist Grundlage für die bundesweite Bahnausbaustrategie. In der Teilstrategie „Stärkung der Marktposition“ werden auf Strecken mit hohen Nachfragepotenzialen konkrete Maßnahmen zur Steigerung des Marktanteils im Personen- und Güterverkehr vorgeschlagen. Im Gegensatz dazu befasst sich die Teilstrategie „Flächenpräsenz“ mit jenen Eisenbahnstrecken, auf denen das Nachfragepotenzial unter dem Grenzwert eines effizienten und effektiven Einsatzes des Systems Schiene liegt. Die weitere Entwicklung inkl. der zukünftigen Eigentümerschaft solcher Strecken ist unter Einbindung der Länder und Regionen inklusive der regionalen Wirtschaft vorgesehen.

Doris Duer