

---

## 9691/J XXIV. GP

---

**Eingelangt am 03.11.2011**

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

# Anfrage

der Abgeordneten Tanja Windbüchler-Souschill, Freundinnen und Freunde an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend gerüchteweise Stilllegung der "Gutensteinbahn" im südlichen Niederösterreich

Die regionale Gratis-Wochenzeitung „BezirksBlätter Niederösterreich – Wiener Neustadt“ schreibt in einer kürzlich erschienenen Ausgabe (unter: <http://regionaut.meinbezirk.at/wiener-neustadt/chronik/kampf-gegen-oebb-geht-weiter-d106437.html>), dass der Kampf der unmittelbar betroffenen Gemeinden gegen die ÖBB im Piestingtal weitergehe:

„Mit aller Macht stemmen sich Pernitz und Gutenstein gegen die gerüchteweise Stilllegung der Zugverbindung zwischen Pernitz und Gutenstein. „Die Einstellung der Bahn wäre eine Katastrophe“, meint Gutensteins Bürgermeister Johannes Seper und startete eine Unterschriftenaktion gegen die Pläne der ÖBB, die offiziell nichts von einer Einstellung wissen will. 1.500 Menschen haben unterschrieben. Das ganze Piestingtal ist in Aufruhr. Doch nicht nur im Piestingtal zeigt man sich schockiert. Auch Wanderer aus Linz oder Wels bombardieren die Gemeinde mit Anrufen und beteiligen sich an der Protestaktion. Selbst die Gemeinde Wien hat ihren Unmut kundgetan. „Wien verlädt Holz in Gutenstein und es widerspricht ihrem Klimaschutzgedanken, dass dies künftig mit Lkws transportiert werden soll“, weiß Seper. Auch wenn die derzeitigen Verhandlungen die Chance auf eine Einigung versprechen, lässt das Piestingtal nichts unversucht, um ihre Bahn zu retten. „Die ÖBB ist um keine Ausrede verlegen. Jedes Mal präsentieren sie eine andere Version. Wir werden weiterkämpfen, denn wir wissen aus der Erfahrung, dass diese 5 km von Pernitz nach Gutenstein nur der Anfang sind. Der Anfang vom Ende der Gutensteiner Bahn.“ Bis 21. Oktober kann noch unterschrieben werden.“

In den letzten Jahren ist in die Gutensteinbahn jedoch kräftig investiert worden. Im Zuge des im November 2005 eingeführten signalisierten Zugleitbetriebes wurden zwischen Pernitz-Muggendorf und Gutenstein alle Aus- und Einfahrsignale als Lichtsignale ausgeführt, vier Eisenbahnkreuzungen technisch gesichert und ca. 1,5 km Streckengleis neu verlegt, dem folgten 2008 weitere ca. 500 m Neulage. Die Haltestelle Pernitz Raimundviertel wurde erst 2003 errichtet, und in Gutenstein wurden vier Übernachtungszimmer für das Triebfahrzeug-Personal hergerichtet. Gerüchtehalber argumentiert die ÖBB Infrastruktur die derzeit ventilerte Einstellung Pernitz-Gutenstein mit einer weiteren sanierungsbedürftigen Gleisstrecke von überschaubarer Länge.

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

Es wäre angesichts der Relation zwischen diesem Investitionserfordernis und den bereits getätigten weit umfangreicheren Investitionen, die im Fall einer Einstellung nach wenigen Jahren verloren wären, schwer nachzuvollziehen, dass die Gerüchte bezüglich einer zumindest abschnittsweisen Einstellung der Gutensteinbahn im Jahr 2012 ihre Richtigkeit haben sollen.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgende

### **ANFRAGE**

1. Ist es richtig, dass für die restliche bald nötige Gleisneulage von etwa zweimal 700m von der ÖBB-Infrastruktur AG Mittel aufgebracht werden müssen?
2. Wenn ja, in welcher Höhe? Sind diese im ÖBB-Rahmenplan enthalten?
3. Wird es zu dieser Investition in den nächsten Jahren kommen? Wenn ja, wann? Wenn nein, wieso nicht?
4. 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?
5. 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 aufrechtem 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?
6. Wenn nein: Wie sieht die konkrete Perspektive bei diesen weiteren in dieser Streckenkategorie im Zielnetz 2025+/Anhang G genannten Schienenstrecken aus?
7. Sind diese Strecken des ÖBB-Netzes ident mit der in den Zielnetz-2025+-Unterlagen mehrfach erwähnten „Infrastruktur mit nicht-systemadäquater Nachfrage“?
8. Wenn nein, welche Strecken zählen nicht bzw. zusätzlich zu dieser „Infrastruktur mit nicht-systemadäquater Nachfrage“?
9. 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?
10. „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?

11. 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?