

XXIV. GP. NR
6112/AB
09. Sep. 2010
zu 6165/J



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

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

GZ. BMVIT-10.000/0041-I/PR3/2010
DVR:0000175

Wien, am 8. September 2010

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordnete zum Nationalrat Dr. Winter und weitere Abgeordnete haben am 9. Juli 2010 unter der **Nr. 6165/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend endgültige Einstellung der Thayatalbahn gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 7, 13 bis 18 sowie 26 bis 29:

- *Wurden Sie über die Einstellung bereits vorab oder erst durch Medienberichte informiert?*
- *Weshalb wird das letzte verbliebene Teilstück der Thayatalbahn eingestellt?*
- *Wann ist der letzte Tag, wo ein regulärer Bahnverkehr stattfindet?*
- *Wie viele Arbeitsplätze sind von der Schließung betroffen?*
- *Was geschieht mit den betroffenen Mitarbeitern?*
- *Aus welchem Grund übernimmt das Land Niederösterreich mit Ende des Jahres die Thayatalbahn?*
- *Welche Dinge ändern sich durch die Übernahme der Thayatalbahn durch das Land Niederösterreich?*
- *Werden auf der bestehenden Bahntrasse künftig Nostalgie- bzw. andere Züge verkehren?*
- *Wird die Bahntrasse durch einen Radweg ersetzt bzw. nachgenutzt?*
- *Wenn ja, erfordert das eine Abtragung des Gleiskörpers?*
- *Wenn ja, welche Kosten werden dafür entstehen?*
- *Hat die Stilllegung der Thayatalbahn auch Auswirkungen auf die Franz-Josefs-Bahn?*
- *Wenn ja, welche?*
- *Zu wie viel Prozent ist die geplante Einbindung in das Waldviertler Buskonzept bereits ausgereift?*
- *Wie sehen diese Pläne im Detail aus?*
- *Kann garantiert werden, dass auf die Bedürfnisse der Pendler und generell aller Bahnbenutzer ausreichend Rücksicht genommen wird?*

- *Ist eine dauerhafte Betriebserhaltung bzw. Nichteinstellung der Busse garantiert?*

Der Abschnitt Schwarzenau – Waidhofen inkl. des nördlichen Abschnittes, der in Etappen bereits seit 1945 stillgelegt wurde, bis zur Staatsgrenze wird gemäß zivilrechtlicher Grundsatzvereinbarung vom 14.1.2010 als aufrechte öffentliche Eisenbahnstrecke an das Land NÖ mit 1.1.2011 übergeben. Was die Zukunft dieser Bahnstrecke bzw. des ehemaligen Streckenbandes betrifft, fällt in die Zuständigkeit des niederösterreichischen Landeshauptmannes.

Zu Frage 8:

- *Welche Kosten verursacht die Übernahme?*

Mit der zivilrechtlichen Vereinbarung vom 14. Jänner 2010 zur Übernahme verschiedener Regionalbahnstrecken durch das Land Niederösterreich wurde eine pauschale Regelung getroffen. Eine streckenbezogene Zuordnung wurde nicht durchgeführt.

Zu den Fragen 9 bis 12 und 19 bis 22:

- *Gibt es entsprechende Statistiken bzw. Studien, wie viele Passagiere die von der Stilllegung betroffene Strecke zuletzt nutzten?*
- *Wenn ja, wie sehen diese aus?*
- *Gibt es entsprechende Statistiken bzw. Studien, wie viele Güter auf der von der Stilllegung betroffenen Strecke zuletzt transportiert wurden?*
- *Wenn ja, wie sehen diese aus?*
- *Entsprächen die Investitionen in die Thayatalbahn tatsächlich 28 Millionen Euro?*
- *Wann und durch wen bzw. von wem wurde diese Summe erhoben?*
- *Entspricht der jährliche Betrieb über die ÖBB tatsächlich 2,8 Millionen Euro?*
- *Wann und durch wen bzw. von wem wurde diese Summe erhoben?*

Die selbstständige Tätigkeit ausgegliederter Einrichtungen in privatrechtlicher Form ist keine Verwaltungstätigkeit, die der politischen Kontrolle iSd. des Art. 52 Abs. 1 B-VG unterliegt. Daran ändert auch die Regelung des Art. 52 Abs. 2 B-VG nichts, die nur klarstellen wollte, dass das Interpellationsrecht in Bezug auf ausgegliederte Einrichtungen nur insoweit besteht, als der Bundesminister auf die Tätigkeit der ausgegliederten Einrichtungen eine Ingerenzmöglichkeit besitzt (vgl. Kahl in Korinek/Holoubek, Österreichisches Bundesverfassungsrecht, RZ 28f. zu Art. 52 B-VG).

Die oben angeführten Fragen sind nicht vom Interpellationsrecht umfasst. Die von Ihnen angesprochenen Angelegenheiten, wie z. B. Fahrgast- bzw. Güterverkehrsaufkommen, beziehen sich auf Handlungen von Unternehmensorganen des ÖBB-Konzerns.



Zu den Fragen 23 bis 25:

- *Wurden Angebote ausländischer Betreiber/Interessenten (z.B. Tschechische Bahn) überprüft?*
- *Wenn ja, welche Kosten würden anfallen?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Zur Weiterführung des Betriebes auf der Thayatabahn wurde so wie auch für andere Strecken eine Interessentensuche vorgenommen, die letztendlich zu keinem Ergebnis geführt hat.

Zu den Fragen 30 bis 32:

- *Wurden in den vergangenen drei Jahren Sanierungsmaßnahmen, Um-/Ausbauten oder sonstige Baumaßnahmen auf der Strecke der Thayatabahn erledigt?*
- *Wenn ja, welche?*
- *Wenn ja, wie sehen die Kosten für die einzelnen Maßnahmen im Detail aus?*

Für die Führung der planmäßig verkehrenden Personen- und Güterzüge zwischen Schwarzenau und Waidhofen/Thaya waren laut ÖBB-Infrastruktur AG in den letzten drei Jahren die für die sichere Betriebsführung erforderlichen Maßnahmen zu tätigen und zu finanzieren.

Zu Frage 33:

- *Was kostet überschlagsmäßig ein Kilometer Schiene (eingleisig/zweigleisig), was ein Kilometer Straße (Bundesstraße/Autobahn)?*

Die Einheitskosten für einen Kilometer Gleis bzw. für einen Kilometer Straße hängen im Wesentlichen von den erforderlichen Kunstbauten und den Unterbaumaßnahmen ab und können eine erhebliche Bandbreite aufweisen.

Doris Buers