

---

**435/AB XXV. GP**

---

**Eingelangt am 21.03.2014**

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## **Anfragebeantwortung**

An die  
Präsidentin des Nationalrats  
Mag.<sup>a</sup> Barbara PRAMMER  
Parlament  
1017 W i e n

GZ. BMVIT-10.000/0003-I/PR3/2014  
DVR:0000175

Wien, am . März 2014

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Hafenecker und weitere Abgeordnete haben am 23. Jänner 2014 unter der **Nr. 447/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend aufgelassene Bahnlinie Hainfeld-Weissenbach a.d. Triesting gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie hoch waren die finanziellen Mittel, welche in die Sanierungsarbeiten am Streckenstück Hainfeld-Weissenbach der Leobersdorfer Bahn investiert wurden?*

Es wurden keine besonderen Sanierungsarbeiten durchgeführt. Im Zeitraum 2002 – 2004 wurden im Rahmen der üblichen Erhaltungsmaßnahmen eine Gleisneulage von km 19,352 bis 21,732 sowie eine Durchlasserneuerung durchgeführt.

Zu Frage 2:

- *Wann wurde der Verkauf des obigen Streckenabschnitts an die NÖVOG abgewickelt?*

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

Der Verkauf wurde in der Grundsatzvereinbarung zur Übergabe von Eisenbahnstrecken an das Land Niederösterreich vom 14. Jänner 2010 geregelt. Die Übergabe der Strecke Weissenbach-Neuhaus – Hainfeld an das Land Niederösterreich erfolgte im Rahmen des ersten Paketes der Grundsatzvereinbarung mit 31. März 2010.

Zu den Fragen 3, 4, und 7:

- *Lagen dieser Veräußerung Einsparungsmaßnahmen zugrunde?*
- *Wenn ja, welche Höhe betragen diese Einsparungen?*
- *Mit welcher Begründung geschah dieser Verkauf?*

Um die Sicherung und Weiterentwicklung eines angemessenen Schienennah- und Schientouristikverkehrs sowie die Nachnutzung von Strecken, auf denen ein öffentlicher Eisenbahnverkehr wirtschaftlich nicht vertretbar ist, zu ermöglichen, wurde zwischen der Republik Österreich, dem Land Niederösterreich und den Österreichischen Bundesbahnen – wie in meiner Beantwortung zu Fragepunkt 2 bereits ausgeführt – eine Grundsatzvereinbarung abgeschlossen.

Der Streckenabschnitt Weissenbach-Neuhaus – Hainfeld erfüllte auf Grund der Rahmenbedingungen (Raumordnung, Siedlungsstruktur usw.) weder im Bestand noch in der Prognose die Mindestkriterien für einen systemadäquaten Betrieb einer Eisenbahnstrecke.

Zu Frage 5:

- *Wurde durch die Schließung des oben genannten Streckenabschnitts eine Erhöhung der Zuggarnituren zu den Rumpfbahnhöfen Hainfeld und Weissenbach notwendig?*

Die Einstellung des Personenverkehrs im Streckenabschnitt Weissenbach-Neuhaus – Hainfeld erfolgte im Jahr 2004. Danach kam es zu keiner signifikanten Änderung der Angebotsqualität und –quantität auf den beiden verbleibenden Teilstrecken Hainfeld – Traisen und Leobersdorf – Weissenbach-Neuhaus.

Zu Frage 6:

- *Der Streckenabschnitt Traisen-Hainfeld wurde in den letzten Jahren saniert; warum war derartiges nicht am Abschnitt Hainfeld-Weissenbach möglich?*

Der Streckenabschnitt Hainfeld – Traisen kann im verkehrlichen Zusammenwirken mit dem Streckenast Traisen – Freiland die Mindestkriterien für einen systemadäquaten Betrieb einer Eisenbahnstrecke sowohl im Bestand als auch in der Prognose erfüllen. Aus diesem Grund wurden in den letzten Jahren die angesprochenen Sanierungsarbeiten durchgeführt.

Zu den Fragen 8 und 9:

- *Waren dem Bundesministerium für Verkehr, Infrastruktur und Technologie zum Verkaufszeitpunkt Weiterverwendungsabsichten der NÖVOG für besagtes Streckenstück bekannt?*
- *Wenn ja, welche?*

Zum Verkaufszeitpunkt wurden zwar einzelne Weiterverwendungs- bzw. Nachnutzungsmöglichkeiten diskutiert, jedoch noch nicht endgültig konkretisiert. Eine Entscheidung darüber, ob und in welcher Form dieser Streckenabschnitt weitergenutzt wird, lag ab dem Verkaufszeitpunkt in der Verantwortung des Käufers.