

447/J XXV. GP

Eingelangt am 23.01.2014

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

ANFRAGE

des Abgeordneten Christian Hafenecker
und weiterer Abgeordneter
an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend aufgelassene Bahnlinie Hainfeld-Weissenbach a. d. Triesting

Im Jahre 2001 wurde der Güterverkehr auf dem Streckenstück Hainfeld-Weissenbach a.d. Triesting der Leobersdorfer Bahn eingestellt, 2004 schließlich auch der Personenverkehr. Am Beginn der 2000er führte man allerdings noch an großen Teilen der Gleisanlagen, des Tunnels und an einer Brücke aufwändige Sanierungsarbeiten durch. Um das Jahr 2006 verkauften die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) besagten, nun nicht mehr befahrenen, Streckenabschnitt an die Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m.b.H. (NÖVOG). Diese ließ die Bahnanlagen verwildern, bis sie 2012 die Absicht kundtat, die Gleisanlagen abtragen zu wollen. Die NÖVOG bot dabei den betroffenen Gemeinden an, dass sie das dabei anfallende Alteisen zum Eigengewinn verkaufen könnten, wenn sie im Gegenzug für die Erhaltung des Bahndamms aufkommen würden. Noch wurde mit den Abtragungsarbeiten noch nicht bekommen, wodurch bis dato die theoretische Möglichkeit besteht, das Streckenstück Hainfeld-Weissenbach wieder für den Bahnverkehr zu öffnen und damit den Gemeinden Kaumberg und Altenmarkt wieder Anschluss an das Eisenbahnnetz zu verschaffen.

In diesem Zusammenhang richten die unterfertigten Abgeordneten an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage

1. Wie hoch waren die finanziellen Mittel, welche in die Sanierungsarbeiten am Streckenstück Hainfeld-Weissenbach der Leobersdorfer Bahn investiert wurden?
2. Wann wurde der Verkauf des obigen Streckenabschnitts an die NÖVOG abgewickelt?
3. Lagen dieser Veräußerung Einsparungsmaßnahmen zugrunde?
4. Wenn ja, welche Höhe betrugen diese Einsparungen?
5. Wurde durch die Schließung des oben genannten Streckenabschnitts eine Erhöhung der Zuggarnituren zu den Rumpfbahnhöfen Hainfeld und Weissenbach notwendig?
6. Der Streckenabschnitt Traisen-Hainfeld wurde in den letzten Jahren saniert; warum war derartiges nicht am Abschnitt Hainfeld-Weissenbach möglich?

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

7. Mit welcher Begründung geschah dieser Verkauf?
8. Waren dem Bundesministerium für Verkehr, Infrastruktur und Technologie zum Verkaufszeitpunkt Weiterverwendungsabsichten der NÖVOG für besagtes Streckenstück bekannt?
9. Wenn ja, welche?