

1632/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1645/J-NR 1996, betreffend Hochleistungsstrecke Parndorf-Kittsee-Petzalka, die die Abgeordneten Dr. Salzl und Kollegen am 12. Dezember 1996 an den Bundesminister für Wissenschaft Verkehr und Kunst gerichtet haben, beehre ich mich folgt zu beantworten:

1. Werden die Gesamtkosten von rund 860 Mio. Schilling für den Bau der Hochleistungsstrecke Parndorf-Kittsee-Petzalka überschritten?

Wenn ja, warum und um wieviel?

Antwort:

Das im Jahr 1994 ( Preisbasis 1994 ) abgeschätzte Investitionsvolumen von rd. 860 Mio S wird nicht überschritten, es erfolgt jedoch eine Valorisierung des finanziellen Volumens für das Jahr 1996.

2. und 3. Kann der Termin für die geplante Fertigstellung der Bahnstrecke eingehalten werden?

Wenn nein, wann wird diese erfolgen?

Kommt es zu einer späteren Inbetriebnahme als ursprünglich geplant?

Wenn ja, warum?

Antwort:

Eine endgültige Fertigstellung ist in der ersten Jahreshälfte 1999 vorgesehen. Es wird darüberhinaus eine provisorische Inbetriebnahme vor diesem Zeitpunkt seitens der ÖBB angestrebt.

4. Sind die Bauverhandlungen und sonstigen Bewilligungsverfahren in den einzelnen Gemeinden bereits abgeschlossen?

Wenn nicht, welche Verfahren sind noch anhängig (aufgeschlüsselt nach Art und Anzahl der Verfahren in den einzelnen Gemeinden)?

Antwort:

Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für den "Abschnitt Kittsee" wurde bereits mit Bescheid vom 31.8.1994, mit Ausnahme eines Bereiches im unmittelbaren Grenzbereich, erteilt.

Für den Abschnitt "Linienverbesserung Neudorf, wurde die Trassenverordnung mit BGBl. Nr. 674/1995, kundgemacht am 6.10.1995, erlassen.

Der "Umbau des Bahnhofes Parndorf" wurde vom Bundesministerium mit Bescheid vom 16.2.1996 eisenbahnrechtlich genehmigt.

Die Bauverhandlung für den "Abschnitt Pama" wurde bereits abgehalten; mit der Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung kann in Kürze gerechnet werden.

Die restlichen Abschnitte "Gattendorf" "Neudorf" und "Parndorf" wurden von den ÖBB bereits zur Baugenehmigung bei der Obersten Eisenbahnbehörde in meinem Hause eingereicht und werden derzeit bearbeitet.

Die erforderlichen Bauverhandlungen werden im April d.J. stattfinden.

5. Ist aufgrund der erforderlichen Baumaßnahmen für diese Eisenbahnstrecke ein Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren durchgeführt worden?

Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Eine endgültige Fertigstellung ist in der ersten Jahreshälfte 1999 vorgesehen. Es wird darüberhinaus eine provisorische Inbetriebnahme vor diesem Zeitpunkt seitens der ÖBB angestrebt.

4. Sind die Bauverhandlungen und sonstigen Bewilligungsverfahren in den einzelnen Gemeinden bereits abgeschlossen?

Wenn nicht, welche Verfahren sind noch anhängig (aufgeschlüsselt nach Art und Anzahl der Verfahren in den einzelnen Gemeinden)?

Antwort:

Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für den "Abschnitt Kittsee" wurde bereits mit Bescheid vom 31.8.1994, mit Ausnahme eines Bereiches im unmittelbaren Grenzbereich, erteilt.

Für den Abschnitt "Linienverbesserung Neudorf, wurde eine Trassenverordnung mit BGBl. Nr. 674/1995, kundgemacht am 6.10.1995, erlassen.

Der "Umbau des Bahnhofes Parndorf" wurde vom Bundesministerium mit Bescheid vom 16.2.1996 eisenbahnrechtlich genehmigt.

Die Bauverhandlung für den "Abschnitt Pama" wurde bereits abgehalten; mit der Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung kann in Kürze gerechnet werden.

Die restlichen Abschnitte "Gattendorf" "Neudorf" und "Parndorf" wurden von den ÖBB bereits zur Baugenehmigung bei der Obersten Eisenbahnbehörde in meinem Hause eingereicht und werden derzeit bearbeitet.

Die erforderlichen Bauverhandlungen werden im April d.J. stattfinden.

5. Ist aufgrund der erforderlichen Baumaßnahmen für diese Eisenbahnstrecke ein Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren durchgeführt worden?

Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Ein Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren war für den Ausbau der Strecke Parndorf - Kittsee - Staatsgrenze nicht erforderlich. In der Gemeinde Gattendorf war aufgrund einer ca. 2 km langen Linienverbesserung ein Trassenverordnungsverfahren notwendig. Die Trassenverordnung erfolgte im Oktober 1995.

6. Wie werden bzw. wurden bei den vorgesehenen Baumaßnahmen der Hochleistungsstrecke die Interessen der Bürger gewahrt?

Antwort:

Zur Wahrung der Interessen der Bürger wurden bestmögliche Maßnahmen gesetzt-

- In den betroffenen Gemeinden fanden mehrere Bürgerversammlungen statt.
- Aufgrund zahlreicher Besprechungen mit Gemeindevertretern und Bürgerinitiativen wurden Wünsche von den Gemeinden und der Bevölkerung in den Planungen aufgenommen; daher waren wiederholt Umplanungen erforderlich.
- Lärmschutztechnische Gutachten wurden für die gesamte Strecke erstellt und entsprechende Lärmschutzvorkehrungen eingeplant.
- Erschütterungsgutachten wurden konzipiert.
- Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen wurden ausgearbeitet und sind entlang der Strecke vorgesehen.

7. Sind die zur Realisierung dieser Hochleistungsstrecke erforderlichen Grund- und Objektablösungen bereits erfolgt?

Wenn nicht, sind Enteignungen geplant oder vorgenommen worden?

Wieviele derartige Verfahren sind noch anhängig (aufgeschlüsselt nach Gemeinden)?

Antwort:

Grundsätzlich wird mit den betroffenen Grundeigentümern in jedem Fall von den ÖBB eine außergerichtliche, einvernehmliche Regelung über die Grundtransaktion angestrebt.

In Kittsee wurde die Grundeinlösung bereits 1994 durchgeführt. Bei 179 beanspruchten Grundstücksteilen mußte lediglich für 5 Anrainer ein Enteignungsverfahren durchgeführt werden.

In Pama ist die Grundeinlösung nahezu abgeschlossen. Einige wenige Einlösen sind noch ausständig. Ob Enteignungsverfahren eingeleitet werden müssen, kann zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht festgelegt werden.

In Gattendorf und Neudorf ist die Grundeinlösung noch im Gange, wobei in Gattendorf 3 Objekte eingelöst wurden.

8. Soll in der Gemeinde Gattendorf der Bahnhof für eine Güterverladung erweitert werden (Verladebahnhof)?

Wenn ja, welche Mehrtonnage ist zu erwarten?

Sind im Zuge der Bestrebungen "Von der Straße auf die Schiene" Verladungen von Lastkraftwagen und Containern geplant?

Ist der bestehende Weg für den Zu- und Abtransport dieser Güter ausreichend oder ist eine weitere Zufahrt vorgesehen?

Antwort:

Wie mir die ÖBB mitteilen, dient der Bahnhof Gattendorf primär der Abwicklung von Rübentransporten. Dafür werden entsprechende Verladeeinrichtungen sowie Ladegleise vorgesehen. Kurzfristig ist eine Jahrestonnage von rd. 10.000 t zu prognostizieren.

Zur Anbindung des Straßengüterverkehrs werden die ÖBB eine Zufahrtstraße zum Bahnhof Gattendorf von der Bundesstraße B 10 errichten.

Ein Terminal für den Kombinierten Verkehr ist in Gattendorf derzeit nicht vorgesehen.

9. Sind die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen, die zum Schutz der in unmittelbarer Nähe liegenden Häuser dienen, ausreichend?

Wieviele Objekte sind unmittelbar vom Gefährdungsbereich dieser Hochleistungsstrecke erfaßt?

Sind Folgeschäden aufgrund von Erschütterungen und Vibrationen bei Gebäuden auszuschließen?

Sollten Folgeschäden auftreten, wer kommt für die Schäden auf?

Antwort:

Die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen sind als ausreichend zu qualifizieren und wurden aufgrund von Lärmschutzmessungen und Verkehrsprognosen auf Basis der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SCHIV) ermittelt.

Auf der Strecke Parndorf - Kittsee liegen die Objekte fast ausschließlich links der Bahn, die Strecke durchschneidet keine Siedlungen, sondern tangiert sie lediglich. Daher gibt es nur relativ wenige von Bahnlärm betroffene Objekte, für die ausreichend Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind.

Folgeschäden aufgrund von Erschütterungen und Vibrationen sind auszuschließen.

10. und 11. Wieviele Personen- bzw. Güterzüge werden täglich diese Hochleistungsstrecke benützen und ist eine Nachtsperre vorgesehen?

In welchen Zeitabständen werden die Personen- und Güterzüge auf dieser Strecke verkehren?"

Antwort:

Das Betriebskonzept befindet sich derzeit im Planungsstadium (in Abstimmung mit dem Verkehrskonzept der Eisenbahnen der Slowakischen Republik (ZSR), die ihren Güterverkehr auf der Süd-Ost-Achse primär über Petrzalka - Parndorf - Kittsee abwickeln wollen), sodaß noch keine Festlegung über die künftige Streckenbelegung seitens der ÖBB getroffen werden kann.

12. Welche Vorteile bzw. Nachteile wird der Ausbau der Hochleistungsstrecke konkret den Bewohnern und den Betrieben des Bezirkes Neusiedl am See bringen?

Antwort:

Der Ausbau der in Rede stehenden Hochleistungsstrecke führt insbesondere zu einer Verbesserung des Nahverkehrsangebotes für den Berufsverkehr primär in der Relation Neusiedl am See - Wien.

Andererseits entsteht ein Verlagerungspotential von umweltbelastendem Straßengüter(Transit)verkehr auf die Bahn.

13. Aus welchen Gründen wird die Strecke nicht wie geplant zwei-, sondern nur eingleisig ausgeführt?

Antwort:

Die Trasse wird für zwei Gleise vorbereitet, vorläufig ist - im Sinne der sparsamen Verwendung öffentlicher Mittel - nur die Verlegung eines Gleises vorgesehen.

14. Welche Zusatzkosten sind aufgrund der Baumaßnahmen und der Errichtung eines zweiten Gleises zu erwarten?

Antwort:

Die Herstellungskosten für die Zulegung eines zweiten Gleises wurden bereits im Jahr 1994 mit rd. 315 Mio S bewertet. Aufgrund der getroffenen Vorsorge für ein zweites Gleis ist - im Falle des Erfordernisses der Realisierung - ein verlorener Aufwand auszuschließen.

15. Ist der Betrieb auf der genannten Strecke im Nahverkehrsvertrag der ÖBB mit den Ländern Niederösterreich und Burgenland berücksichtigt?

a) Wenn ja, in welchem Umfang?

b) Wenn nein, wer trägt die Verluste und werden Sie hier Leistungen bestellen, zumal die ÖBB hier wiederholt Desinteresse gezeigt haben?

Antwort:

Der Betrieb auf der genannten Strecke ist im Nahverkehrsvertrag der ÖBB mit den Ländern Niederösterreich und Burgenland bis dato nicht berücksichtigt.

Es ist jedoch geplant, für die Herstellung einer internationalen Nahverkehrsverbindung zwischen Wien und Pressburg private Investoren für den Bau und Betrieb der Strecke zu gewinnen.