

3734/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3677/J - NR/1998 betreffend Wiedererrichtung der Schienengrenzübergänge in Laa/Thaya und Fratres, die die Abgeordneten Rosenstingl und Kollegen am 25. Februar 1998 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Vorweg ist festzuhalten, daß das Projekt der HL - Strecke Parndorf - Kittsee - Staatsgrenze ( - Petrzalka) auf einem zwischenstaatlichen Übereinkommen der Verkehrsminister Österreichs und der Slowakei beruht.

Nach Auskunft der ÖBB verkehren derzeit drei bis vier Ganzzüge mit Glucose von Strasbourg über Salzburg Hbf. nach Pernhofen - Wulzeshofen. Eine Beförderung über Tschechien wäre infolge der größeren Entfernung und der geringeren Streckenklasse - derzeit C 3 (20t Rad - satzlast, 7,2 t/m Meterlast) über Furth im Wald - Dornazlice oder Schirnding - Cheb - kaum vorstellbar.

In diesem Zusammenhang wurde auf den optimalen Verkehrsanschluß der Stadt Preßburg und auf den Netzzusammenhang auf slowakischer Seite entsprechend Bedacht genommen, ebenso auf die Entwicklung der Anschlüsse des TEN - Eisenbahnnetzes an die Paneuropäischen Korridore.

- Darüberhinaus wurden Ausbauinvestitionen zur Verbesserung der Strecke Wien - Stadlau - Marchegg - Devinska Nova Ves durchgeführt.
- Die Frage einer allfälligen Wiederaufnahme des Eisenbahnverkehrs zwischen Waldkir - chen a.d.Thaya (bzw. Fratres) und Slavonice sowie zwischen Laa/Thaya und Hevlin ist bereits seit mehreren Jahren Gegenstand von Erörterungen mit dem tschechischen Ministerium für Verkehr im Rahmen der "gemeinsamen österreichisch - tschechischen Arbeitsgruppe" zum Eisenbahnkooperationsabkommen.

1. Ist Ihnen bekannt, daß das niederösterreichische Landesverkehrskonzept 1997 die Wiedererrichtung der Schienengrenzübergänge in Laa/Thaya (70 Mio. S) und Fratres (100 Mio. S) mit Priorität 1a (=kurzfristige Realisierung) vorsieht?

Ja.

2. und 3:

Welche Konsequenzen wurden in Ihrem Ressort aus dieser Tatsache gezogen, zumal die Realisierung, da es sich in beiden Fällen beim österreichischen Streckenteil um ÖBB - Infrastruktur handelt, zweifellos direkt in Ihre Kompetenz fallen würde?

Welche Schritte wurden Ihnen gegenüber seitens des Landes Niederösterreich gesetzt, um diese Pläne in die Tat umzusetzen?

Für die Eisenbahngrenzübergänge Fratres/Slavonice und Laa/Hevlin wurde im Rahmen der "gemeinsamen österreichisch - tschechischen Arbeitsgruppe" zum Eisenbahnkooperationsabkommen eine Unterarbeitsgruppe unter Federführung des Landes Niederösterreich, vertreten durch die Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m.b.H. (NÖVOG), eingesetzt. Als Entscheidungsgrundlage wurde eine bilaterale Studie über Kosten und Auswirkungen einer Wiedererrichtung der ggstl. Eisenbahngrenzübergänge erarbeitet und im Spätsommer 1996 abgeschlossen.

4. und 9:

Welche Ergebnisse haben die diesbezüglichen Bedarfs - und Wirtschaftlichkeits - untersuchungen für die beiden Projekte im einzelnen ergeben?

Wie stehen die ÖBB diesen Projekten im einzelnen gegenüber?

In der o.g. Studie wird als Ergebnis festgehalten, daß die Reaktivierung des Güterverkehrs über den Eisenbahngrenzübergang Fratres/Slavonice aus Sicht der Region zu empfehlen und aus Sicht des Absatzbereiches der ÖBB wirtschaftlich wäre. Der Absatzbereich Güterverkehr hat seine Bereitschaft bekundet, einen allfälligen Betrieb im Einvernehmen mit den Tschechischen Bahnen zu führen.

Die Reaktivierung des Güterverkehrs über den Eisenbahngrenzübergang Laa a.d.Thaya/Hevlin wird nicht empfohlen.

5. bis 8.

Welche technischen oder sonstigen Gründe stehen diesen Projekten gegebenenfalls entgegen?

Wann werden die Maßnahmen demnach realisiert?

Welches genaue Betriebsprogramm ist vorgesehen (Güter - und Personenverkehr, geplante Frequenz)

Welche Bahnverwaltung (ÖBB, CD, Dritte) soll den Verkehr auf wessen Rechnung führen?

Im Hinblick auf den besonderen regionalen Charakter dieser Lückenschlüsse sind die weiteren Schritte im Verhandlungswege zwischen den betroffenen Gebietskörperschaften zu konkretisieren und abzustimmen.

Insbesondere müßte über die Finanzierung der Infrastruktur im Sinne einer ausgewogenen Risikoübernahme eine Regelung zwischen Bund und Land getroffen werden. Auf mein diesbezügliches Schreiben vom 13. Oktober 1997 an Herrn Landeshauptmann Dr. Erwin Pröll ist bislang keine Reaktion erfolgt.

10. und 11.

Ist es richtig, daß die CD beabsichtigen, den Betrieb ihrer Strecke nach Höflein einzustellen, womit dem Projekt einer Wiedererrichtung des Überganges in Laa die Grundlage entzogen wäre?

Welche Maßnahmen haben Sie gesetzt, um dies gegebenenfalls zu verhindern und die Option eines grenzüberschreitenden Verkehrs offenzuhalten?

Eine allfällig von tschechischer Seite beabsichtigte Einstellung des Betriebes auf der Strecke nach Hevlin ist ho. nicht bekannt. Die ggstl. Anfrage wird jedoch zum Anlaß genommen, im Rahmen der nächsten Besprechung der o.e. bilateralen Arbeitsgruppe dieses Thema zur Sprache zu bringen.