

---

**11462/AB XXIV. GP**

---

Eingelangt am 13.07.2012

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-10.000/0023-I/PR3/2012  
DVR:0000175

Wien, am . Juli 2012

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Glaser, Kolleginnen und Kollegen haben am 15. Mai 2012 unter der **Nr. 11622/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Eisenbahn-Investitionen im Burgenland gerichtet.

Zu Frage 1:

- *Wie viel Geld haben Bund, Land und Bahnbetreiber jeweils zwischen 2001 und 2011 in die Infrastruktur folgender burgenländischer Bahnstrecken investiert (jeweilige Aufschlüsselung nach Strecken und Vertragspartner erbeten)?*
  - a. in die Neusiedler Seebahn zwischen Neusiedl/See und Staatsgrenze*
  - b. in die Pannoniabahn zwischen Wulkaprodersdorf und Parndorf*
  - c. in die Ostbahn zwischen Bruck/Leitha und Staatsgrenze*
  - d. in den auf burgenländischem Gebiet liegenden Teil der Strecke Ebenfurth-Ödenburg*
  - e. in den auf burgenländischem Gebiet liegenden Teil der Mattersburger Bahn zwischen Wiener Neustadt und Ödenburg*
  - f. in die Burgenland-Bahn zwischen Ödenburg und Lackenbach*
  - g. in die Pinkatalbahn zwischen Oberwart und Friedberg*
  - h. in die Bahnstrecke zwischen Oberwart und Rechnitz*
  - i. in den auf burgenländischem Gebiet liegenden Teil der Steirischen Ostbahn zwischen Graz und der Staatsgrenze*

In die Neusiedler Seebahn zwischen Neusiedl am See – Staatsgrenze bei Pamhagen werden in den Jahren 2001 bis 2011 rd. 37,7 Mio. Euro investiert. Davon haben der Bund rd. 15,8 Mio. Euro, das Land Burgenland rd. 7,1 Mio. Euro, die EU aus Fördermittel rd. 4,6 Mio.

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

Euro, die Neusiedler Seebahn AG rd. 10,1 Mio. Euro und Standortgemeinden rd. 0,1 Mio. Euro bereitgestellt.

In die Pannoniabahn zwischen Wulkaprodersdorf (Neusiedl am See) und Parndorf wurden durch die ÖBB- Infrastruktur AG in den Jahren 2001 bis 2011 rund 68 Mio. Euro investiert. Davon hat das Land Burgenland rd. 7,2 Mio. Euro bereitgestellt.

In die Ostbahn zwischen Wien Süd und Nickelsdorf Staatsgrenze wurden durch die ÖBB-Infrastruktur AG in den Jahren 2001 bis 2011 rund 41 Mio. Euro investiert.

In den auf burgenländischem Gebiet liegenden Teil der Strecke Ebenfurth – Ödenburg Pamhagen wurden in den Jahren 2001 bis 2011 rd. 18,4 Mio. Euro investiert. Davon haben der Bund rd. 9,7 Mio. Euro, das Land Burgenland rd. 2,75 Mio. Euro und die Raaberbahn rd. 5,95 Mio. Euro bereitgestellt.

In den auf burgenländischem Gebiet liegenden Teil der Mattersburger Bahn zwischen Wiener Neustadt und Ödenburg wurden durch die ÖBB-Infrastruktur AG in den Jahren 2001 bis 2011 rund 11 Mio. Euro investiert.

In die Burgenland-Bahn zwischen Ödenburg und Lackenbach wurden durch die ÖBB-Infrastruktur AG in den Jahren 2001 bis 2011 rund 2 Mio. Euro investiert.

In die Pinkatal-Bahn zwischen Oberwart und Friedberg wurden durch die ÖBB Infrastruktur AG in den Jahren 2001 bis 2011 rund 7,0 Mio. Euro investiert.

In die Bahnstrecke zwischen Oberwart und Rechnitz (Südburgenländische Regionalbahn GmbH) wurden in den Jahren 2001 bis 2006 rund 7,0 Mio. Euro investiert, davon hat der Bund rund 3,5 Mio. Euro bereitgestellt. Ab 2007 wurde nichts mehr investiert.

In den auf burgenländischem Gebiet liegenden Teil der Steirischen Ostbahn zwischen Graz und der Staatsgrenze n. Mogersdorf wurden durch die ÖBB-Infrastruktur AG in den Jahren 2001 bis 2011 rund 10 Mio. Euro investiert.

#### Zu Frage 2:

- *Auf welcher vertraglichen Ebene sind die diesbezüglichen jeweiligen finanziellen Verpflichtungen von Bund und Land für die acht genannten Bahnstrecken im Einzelnen festgelegt, und wurden die gegenseitigen vertraglichen Verpflichtungen auch eingehalten?*

Die im Bereich des ÖBB-Konzerns im Anfragezeitraum getätigten Investitionen beruhen auf den damals abgeschlossenen Übertragungsverordnungen, auf den seit dem Jahre 2005 zu erstellenden Rahmenplänen sowie auf dem Vertrag vom 28. November 2005 (1. Burgenlandpaket) zwischen dem Bund, dem Land Burgenland, dem ÖBB-Konzern und der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG.

Die Investitionsmaßnahmen auf der Strecke „Ebenfurth (Mitte Leithabrücke) – Staatsgrenze bei Ödenburg“ erfolgten aufgrund folgender Übereinkommen:

für den Zeitraum 2001-2003: Übereinkommen zwischen Bund und Raaberbahn vom 23.12.2003 (5. Mittelfristiges Investitionsprogramm)

für das Jahr 2004: Übereinkommen zwischen Bund und Raaberbahn vom 28.12.2003 (Jahresvertrag im Rahmen des 5. Mittelfristigen Investitionsprogrammes)

für den Zeitraum 2005-2009: Übereinkommen zwischen Bund, Land Burgenland und Raaberbahn vom 1.6.2006 (6. Mittelfristiges Investitionsprogramm)

für das Jahr 2010: Übereinkommen zwischen Bund, Land Burgenland und Raaberbahn vom 23.12.2010 (Jahresvertrag im Rahmen des 7. Mittelfristigen Investitionsprogrammes)

für das Jahr 2011: Übereinkommen zwischen Bund, Land Burgenland und Raaberbahn vom 28.2.2012 (7. Mittelfristiges Investitionsprogramm für den Zeitraum 2011-2014)

Die Investitionsmaßnahmen auf der Strecke „Neusiedl am See – Staatsgrenze bei Pamhagen“ der Neusiedler Seebahn AG erfolgten aufgrund folgender Übereinkommen:

Vereinbarung vom 13.12.2002 zwischen dem Land Burgenland und der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG sowie der Neusiedler Seebahn AG über die Modernisierung der Infrastruktur und die Erbringung von Leistungen im Personenverkehr, für die Jahre 2003-2008.

Übereinkommen zur Förderung der Elektrifizierung der Strecke der Neusiedler Seebahn AG zwischen dem Land Burgenland, der Raaberbahn AG und der Neusiedler Seebahn AG vom 13.12.2002

Übereinkommen zwischen dem Bund und der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG sowie der Neusiedler Seebahn AG über die Finanzierung von Investitionen der Neusiedler Seebahn AG durch die Republik Österreich, für die Jahre 2002-2004, abgeschlossen zwischen dem bmvit, der Neusiedler Seebahn und der Raaberbahn am 23.12.2002

Übereinkommen über die Gewährung von Finanzierungsbeiträgen zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes der Neusiedler Seebahn AG (6. MIP), für die Jahre 2005-2009, abgeschlossen zwischen Bund, Land und der Neusiedler Seebahn AG am 01.06.2006

Übereinkommen über die Gewährung von Finanzierungsbeiträgen für Investitionen in die Infrastruktur der Neusiedler Seebahn AG in den Jahren 2004-2005, abgeschlossen zwischen Bund und der Neusiedler Seebahn AG am 28.12.2004 (Sonderinvestitionsprogramm)

Sonderinvestitionsprogramm über die Gewährung von Finanzierungsbeiträgen zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes der Neusiedler Seebahn AG, abgeschlossen zwischen Bund, Land und der Neusiedler Seebahn AG am 02.10.2007 (Sonderinvestitionsprogramm 2007/2008)

Übereinkommen über die Gewährung von Finanzierungsbeiträgen zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes der Neusiedler Seebahn AG, abgeschlossen zwischen Bund, Land und der Neusiedler Seebahn AG für die Jahre 2010-2014 am 31.08.2010 (7. MIP)

Übereinkommen über die Gewährung von Finanzierungsbeiträgen zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes der Neusiedler Seebahn AG, abgeschlossen zwischen dem Land Burgenland und der Neusiedler Seebahn AG am 14.05.2010 (Sonderinvestitionsprogramm 2010)

Die Investitionsmaßnahmen auf der Strecke „Unterwart - Großpetersdorf“ erfolgten aufgrund des folgenden Übereinkommens:

Übereinkommen über die Gewährung von Finanzierungsbeiträgen zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes zwischen Unterwart und Großpetersdorf (Südburgenländische Regionalbahn GmbH), für die Jahre 2001-2005, abgeschlossen zwischen Bund, Land und der Südburgenländische Regionalbahn GmbH.

Zu Frage 3:

- *Gibt es vertragliche Vereinbarungen bzw. Planungen zwischen Bund, Land Burgenland und Bahnbetreibern, wieviel Geld zwischen 2012 und 2017 in die Infrastruktur folgender Bahnstrecken investiert wird? Wenn ja: Wie hoch sind diese Investitionsmittel (jeweilige Aufschlüsselung nach Strecken und Vertragspartner)?*
  - a. in die Neusiedler Seebahn zwischen Neusiedl/See und Staatsgrenze*
  - b. in die Pannoniabahn zwischen Wulkaprodersdorf und Parndorf*
  - c. in die Ostbahn zwischen Bruck/Leitha und Staatsgrenze*
  - d. in den auf burgenländischem Gebiet liegenden Teil der Strecke Ebenfurth-Ödenburg*
  - e. in den auf burgenländischem Gebiet liegenden Teil der Mattersburger Bahn zwischen Wiener Neustadt und Ödenburg*
  - f. in die Burgenland-Bahn zwischen Ödenburg und Lackenbach*
  - g. in die Pinkatalbahn zwischen Oberwart und Friedberg*
  - h. in die Verlängerung der Bahnstrecke zwischen Oberwart und Rechnitz*
  - i. in den auf burgenländischem Gebiet liegenden Teil der Steirischen Ostbahn zwischen Graz und der Staatsgrenze*

In die Neusiedler Seebahn zwischen Neusiedl am See – Staatsgrenze bei Pamhagen werden in den Jahren 2012 bis 2014 gemäß 7. Mittelfristigen Investitionsprogramm rund 13,3 Mio. Euro investiert. Davon tragen der Bund 6,0 Mio. Euro, das Land Burgenland 3,96 Mio. Euro, die EU aus Fördermittel 2,04 Mio. Euro und die Neusiedler Seebahn AG rd. 1,3 Mio. Euro.

In die Pannoniabahn zwischen Wulkaprodersdorf und Parndorf werden durch die ÖBB-Infrastruktur AG in den Jahren 2012 bis 2017 rund 6,0 Mio. Euro an Reinvestitionsmittel investiert.

In die Ostbahn zwischen Bruck an der Leitha und Nickelsdorf Staatsgrenze werden durch die ÖBB-Infrastruktur AG in den Jahren 2012 bis 2017 rund 7,0 Mio. Euro an Reinvestitionsmittel investiert.

In den auf burgenländischem Gebiet liegenden Teil der Strecke Ebenfurth – Ödenburg werden in den Jahren 2012 bis 2014 gemäß 7. Mittelfristigem Investitionsprogramm rund 16,6 Mio. Euro investiert. Davon tragen der Bund rund 12,75 Mio. Euro, das Land Burgenland rund 0,15 Mio. Euro und die Raaberbahn rund 3,7 Mio. Euro. Für die Jahre 2015 – 2017 (2019) gibt es eine Absichtserklärung (8. Mittelfristiges Investitionsprogramm) zwischen dem Bund und dem Land Burgenland, welche von der Zurverfügungstellung einer jährlichen Fördersumme von 4,0 Mio. Euro ausgeht. Die diesbezügliche Vereinbarung ist noch nicht abgeschlossen.

In den auf burgenländischem Gebiet liegenden Teil der Mattersburger Bahn zwischen Wiener Neustadt und Ödenburg werden durch die ÖBB-Infrastruktur AG in den Jahren 2012 bis 2017 rund 9,0 Mio. Euro an Reinvestitionsmittel investiert.

In die Burgenland-Bahn zwischen Ödenburg und Lackenbach sind durch die ÖBB-Infrastruktur AG in den Jahren 2012 bis 2017 keine Investitionen vorgesehen.

In die Pinkatal-Bahn zwischen Oberwart und Friedberg werden durch die ÖBB-Infrastruktur AG in den Jahren 2012 bis 2017 rund 2,0 Mio. Euro an Reinvestitionsmittel investiert.

In die Bahnstrecke zwischen Oberwart und Rechnitz sind in den Jahren 2012 bis 2017 derzeit keine Investitionen vorgesehen.

In den auf burgenländischem Gebiet liegenden Teil der Steirischen Ostbahn zwischen Graz und der Staatsgrenze n. Mogersdorf werden durch die ÖBB-Infrastruktur AG in den Jahren 2012 bis 2017 rund 0,3 Mio. Euro an Reinvestitionsmittel investiert.

#### Zu Frage 4:

- *Warum enthält der Bahn-Rahmenplan 2012 – 2017 außer dem Bau der Schleife Müllendorf keine weiteren Bahnprojekte für das Burgenland?*

Der Rahmenplan der ÖBB wird, alljährlich fortgeschrieben und erforderlichenfalls mit Projekten aus dem Zielnetz 2025+ ergänzt. Erst wenn Planungen Genehmigungsreife erlangen, ist es sinnvoll, den Ablauf der Umsetzung nach Maßgabe der Finanzierungsmöglichkeiten im Rahmenplan konkret festzulegen. Da außer der Schleife Eisenstadt (Müllendorf) kein weiteres Projekt soweit fortgeschritten ist, ist im aktuellen Rahmenplan nur dieses Projekt angeführt.

Zu den Fragen 5 und 6:

- *Welche weiteren Maßnahmen zur Attraktivierung der genannten Strecken (Zubringer, Park-and-Ride-Anlagen, Taktverdichtungen ...) sind Bestandteil von Verträgen oder Ausbauplänen mit dem Land Burgenland bzw. den Bahnbetreibern?*
- *Wieviel Geld steht dafür bis 2017 für die genannten Strecken im Einzelnen zur Verfügung?*

Für den Bereich des ÖBB-Konzerns ist festzuhalten, dass zur Weiterentwicklung eines verbesserten Schienenverkehrsangebotes für das Land Burgenland bekanntlich im Jahr 2005 das so genannte 1. Burgenlandpaket („Übereinkommen über die Finanzierung und Realisierung von Eisenbahninfrastrukturvorhaben im Burgenland“ am 28.11.2005) abgeschlossen wurde. Dieses 1. Paket sowie das 2. Burgenlandpaket („Absichtserklärung über die Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur im Burgenland“ vom 23.03.2011) bilden eine funktionale Einheit und gewährleisten im Endausbau eine optimierte verkehrsmäßige Erschließung Burgenlandes.

Im Bereich der Raaberbahn Strecke „Ebenfurth (Mitte Leithabrücke) – Staatsgrenze bei Ödenburg“ sind in den nächsten Jahren Attraktivierungsmaßnahmen vorgesehen wie, Geschwindigkeitserhöhungen (Streckenausbau und Sicherungstechnik), Bahnsteigausbau (Müllendorf, Neufeld an der Leitha), P+R Anlagen (Wulkaprodersdorf, Müllendorf), Fahrgastinformationssystem in allen Bahnhöfen und Haltestellen. Dafür werden rund 20,3 Mio. Euro aufgewendet.

Im Bereich der Neusiedler Seebahn AG ist nach dem vorjährigen Abschluss der Maßnahmen für den Ober- und Unterbau nunmehr die Neugestaltung der Bahnsteige (Hebung der Bahnsteige auf 55cm Höhe), die Automatisierung der Zugleittechnik, die Installierung von Fahrgastinformationsanlagen in allen Bahnhöfen und Haltestellen, Verbesserung bzw. Schaffung von Parkmöglichkeiten in den Bahnhöfen Gols, St. Andrä am Zicksee, Mönchhof sowie in Neusiedl am See vorgesehen.

Zu Frage 7:

- *Wie hoch ist der Eigentümeranteil der Republik Österreich an der Neusiedler Seebahn GmbH, wie hoch sind im Einzelnen die Anteile der anderen Eigentümer?*

Die Anteile an der Neusiedler Seebahn AG teilen sich der Bund zu 49,81% und das Land Burgenland zu 50,19%.

Zu Frage 8:

- *Wieviel Geld hat der Bund als Miteigentümer seit dem Jahr 1997 insgesamt für die finanzielle Ausgestaltung, die Infrastruktur und den Betrieb der Neusiedler Seebahn zur Verfügung gestellt?*

Seitens des Bundes wurden für die Neusiedler Seebahn zwischen 2001 und 2011 rd. 15,8 Mio. Euro an Fördermittel zugewiesen. Zu den Zahlungsströmen von 1997 bis 2000 ist darauf zu verweisen, dass in den mittelfristigen Investitionsprogrammen angesichts der Betriebsführung durch die Raaberbahn auch auf der Neusiedler Seebahn keine streckenbezogene Aufgliederung erfolgte. Eine Zuteilung der Finanzierungsbeiträge auf die Neusiedler Seebahn ist für diesen Zeitraum daher nicht möglich.

Zu den Fragen 9 bis 11:

- *Gibt es Berechnungen, wie hoch die CO<sub>2</sub>-Emissionssenkungen sind, die durch die Investitionen gemäß Bahn-Rahmenplan 2012 – 2017 zu erzielen sind?*
- *Wenn ja. Wie hoch sind sie?*
- *Wenn ja: Wie hoch sind die CO<sub>2</sub>-Emissionssenkungen, die durch die geplanten Investitionen ins burgenländische Bahnnetz erzielt werden?*

CO<sub>2</sub>-Emissionssenkungen im Bahnbetrieb können vorwiegend durch Elektrifizierung erreicht werden. Hier wurde im Burgenland in den letzten Jahren die Neusiedlerseestrecke elektrifiziert und damit der CO<sub>2</sub> Ausstoß verringert. Die elektrifizierte Bahn verursacht 9 Gramm CO<sub>2</sub> pro Personenkilometer, eine Bahn mit Dieselbetrieb 53 Gramm CO<sub>2</sub> pro Personenkilometer. (Quelle: Bundesumweltamt)

Zu Frage 12:

- *Welche Vertragspartner finanzieren in jeweils welcher Höhe die kürzlich in Kraft getretene Ausweitung des steirischen Verkehrsverbundes in den Bezirk Jennersdorf?*

Die Verkehrsverbände stehen im Eigentum der Länder. Organisatorische und finanzielle Fragen werden von diesen selbst gestaltet.

Zu den Fragen 13 und 14:

- *Auf der Bahnstrecke zwischen Deutschkreutz und Lackenbach bzw. Oberloisdorf soll laut ÖBB der Güterverkehr vollständig eingestellt werden. Welchen Zeitplan gibt es für dieses Vorhaben?*
- *Die Bahnstrecke zwischen Deutschkreutz und Lackenbach ist zum Verkauf ausgeschrieben. Gab bzw. gibt es bereits Interessenten für die Übernahme dieser Trasse? Wenn ja, welche?*

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat am 29.11.2011 den Antrag zur dauernden Betriebseinstellung nach § 28 Eisenbahngesetz beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie eingebracht. Der Einstellungstermin ist mit Fahrplanwechsel 2012/2013 am 08.12.2012 vorgesehen.

Im Rahmen des Einstellungsverfahrens wurde eine öffentliche Interessentensuche für den Streckenabschnitt Deutschkreutz – Oberloisdorf am 16.12.2011 in der Wiener Zeitung sowie im Kurier Burgenland geschaltet. Innerhalb der Frist von drei Monaten konnte kein Eisen-

bahninfrastrukturunternehmen gefunden werden, welches weiterhin einen öffentlichen Eisenbahnbetrieb führt.

Es gibt jedoch Überlegungen, den Güterverkehr zwischen Deutschkreutz und Oberloisdorf im Rahmen eines nicht öffentlichen Eisenbahnbetriebes weiterhin zu betreiben. Dies könnte in Form eines „Anschlussbahnbetriebs“ stattfinden, wie dies in Niederösterreich auf der Strecke Freiland-Markt St. Ägyd sehr gut gelungen ist: gleicher Nutzen für den Güterverkehr bei wesentlich weniger Mitteleinsatz.

Zu den Fragen 15 und 16:

- *Nach der Einstellung des Personenverkehrs soll laut ÖBB auf der Bahnstrecke zwischen Oberwart und Friedberg auch der Güterverkehr zwischen Friedberg und Rechnitz eingestellt werden, wenn eine gewisse Frachtmenge nicht erreicht wird. Bis wann ist mit der Einstellung des Güterverkehrs zu rechnen, sofern die vorgegebenen Tonnageerhöhungen nicht zustande kommen?*
- *Ist daran gedacht, die Bahntrasse zwischen Oberwart und Friedberg ebenfalls zum Verkauf auszuscheiden?*

Der Streckenabschnitt Friedberg – Oberwart ist im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG, der Abschnitt Oberwart – Rechnitz wurde bekanntlich bereits im Jahre 1993 verkauft. Der Streckenteil Friedberg – Oberwart erfüllt nicht die Systemadäquanzkriterien im Rahmen des Zielnetzes 2025+.

Im Rahmen eines Streckeneinstellungsverfahrens wird eine öffentliche Interessentensuche durchgeführt. Sollte sich bei dieser Strecke kein Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Sinne der Fortführung eines öffentlichen Eisenbahnbetriebes finden, gilt auch bei dieser Strecke als Nachnutzungskonzept der Verkauf und die Nachnutzung im Rahmen eines „Anschlussbahnbetriebes“. Parallel laufen auch Gespräche mit vor Ort ansässigen Unternehmen, um mit diesen das gleiche Modell wie in Niederösterreich zu entwickeln: gleicher Nutzen für den Güterverkehr bei wesentlich weniger Mitteleinsatz.