
8478/AB XXIV. GP

Eingelangt am 18.07.2011

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0039-I/PR3/2011
DVR:0000175

Wien, am . Juli 2011

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Glaser, Kolleginnen und Kollegen haben am 18. Mai 2011 unter der **Nr. 8555/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Bahnstrecken in der Oststeiermark und im Bezirk Jennersdorf gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1, 2 und 9

- *Welche Probleme im Bahnverkehr ergeben sich durch die Tatsache, dass die Steirische Ostbahn auf ungarischer Seite bis St. Gotthard bereits elektrifiziert ist, auf österreichischer Seite hingegen noch nicht?*
- *Welche Zeitverluste im Bahnverkehr ergeben sich durch den notwendigen Wechsel von Diesel- auf Elektrobetrieb (bzw. umgekehrt) an der burgenländisch-ungarischen Grenze?*
- *Scheitert eine attraktivere Pendlerverbindung auch daran, dass es keinen gemeinsamen Verkehrsverbund zwischen der Steiermark und dem Burgenland gibt?*

Die von Ihnen in diesem Zusammenhang angesprochenen Details fallen in die operative Zuständigkeit des ÖBB-Managements und nicht in meine Ingerenz. Diesbezüglich darf auf Artikel 52 B-VG und § 90 GOG des Nationalrates verwiesen werden.

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

Zu den Fragen 3 und 4:

- *Wie weit sind die Vorarbeiten zur Elektrifizierung der Steirischen Ostbahn auf österreichischer Seite gediehen?*
- *Bis wann ist mit der Fertigstellung dieses Vorhabens bis zur burgenländisch-ungarischen Grenze zu rechnen?*

Die Steirische Ostbahn ist mit Ausnahme des Streckenabschnittes Graz Hauptbahnhof bis einschließlich Graz Ostbahnhof nicht elektrifiziert. Im sogenannten Zielnetz 2025+ ist die Elektrifizierung der Steirischen Ostbahn vorbehaltlich der Finanzierung vorgesehen.

Zu den Fragen 5 bis 7:

- *Welche darüber hinausgehenden Schritte zur Attraktivierung der Steirischen Ostbahn sind geplant?*
- *Bis wann ist mit der Fertigstellung dieser Ausbauschnitte zu rechnen?*
- *Welche Fahrzeitverringerungen für Graz-Pendler aus dem Bezirk Jennersdorf sind durch die geplanten Maßnahmen auf der Steirischen Ostbahn zu erwarten?*

Zur Attraktivierung der Steirischen Ostbahn wurden in den letzten Jahren zweigleisige Abschnitte für Zugbegegnungen in Takern – St. Margarethen, Laßnitzthal und Aotal errichtet. Weiters wurden die Haltestellen Hart bei Graz und Takern – St. Margarethen neu errichtet und die bestehende Haltestelle Laßnitzthal kundenfreundlich adaptiert. Alle Haltestellen sind barrierefrei ausgeführt und verfügen über neue oder erweiterte P&R-Anlagen.

Folgende Maßnahmen zur weiteren Attraktivierung der Steirischen Ostbahn befinden sich derzeit in Arbeit:

- Umbau Bahnhof Feldbach: Maßnahmen zur Barrierefreiheit - Fertigstellung Herbst 2012
- Umbau Bahnhof Laßnitzhöhe: Errichtung eines neuen Mittelbahnsteiges - Fertigstellung Herbst 2011
- In Zusammenarbeit mit dem Land Steiermark und der jeweiligen Gemeinde ist die Erweiterung der P&R-Anlagen in Feldbach, Gleisdorf, Laßnitzhöhe und Fehring vorgesehen.
- Weiters werden Maßnahmen zur Beseitigung von Langsamfahrstellen in Feldbach (Herbst 2012), Laßnitzhöhe (Herbst 2011) und Fehring (Sommer 2012) umgesetzt.

Zu Frage 8:

- *Viele Graz-Pendler aus dem Südburgenland benützen die Bahn erst ab Fehring, weil erst ab dort mehr und raschere Züge im Taktverkehr fahren. Warum wird eine ausreichend große Zahl von raschen Tagesrand-Taktverbindungen erst ab/bis Fehring angeboten und nicht ab/bis Jennersdorf?*

Die über die vom Bund bestellten Züge hinausgehenden zusätzlichen Verbindungen werden vom Land Steiermark bestellt und finanziert.

Zu Frage 10:

- *Wann ist damit zu rechnen, dass sich auch für Tagespendler ab Jennersdorf attraktive Pendelbedingungen nach Graz ergeben?*

Derzeit verkehren Montag bis Freitag (wenn Werktag) 13 Zugpaare zwischen Fehring und St. Gotthard. Zusätzliche Züge bedürften eines Bestellers und einer damit verbundenen Finanzierung.

Zu Frage 11:

- *Welche Maßnahmen zur Attraktivierung der oststeirischen Thermenbahn zwischen Fehring und Friedberg wurden in den letzten fünf Jahren gesetzt?*

In den letzten Jahren wurden Bahnsteigattraktivierungen in Hatzendorf, Übersbach, St. Johann in der Haide und Dechantskirchen durchgeführt.

Zu Frage 12:

- *Welche Ausbaumaßnahmen auf der Thermenbahn sind in den nächsten fünf Jahren geplant?*

Für die Thermenbahn werden jährlich rund 4 Mio. Euro für die Instandhaltung der Bahnanlagen und für die Abwicklung eines sicheren Eisenbahnbetriebs aufgewendet.

Zu den Fragen 13 bis 19:

- *Durch den schlechten Zustand des Gleisunterbaus sind Langsamfahrstellen entstanden. Wie viele dieser Stellen gibt es derzeit auf der Thermenbahn?*
- *Welche Länge weisen diese insgesamt auf?*
- *Wann wurden diese Langsamfahrstellen im Fahrplan berücksichtigt?*
- *Welche Fahrzeitverlängerungen lösen sie aus?*
- *Welche Maßnahmen wurden in den letzten fünf Jahren gesetzt, um Langsamfahrstellen auf der Thermenbahn zu beseitigen?*
- *Welche Maßnahmen planen Sie, um diese Langsamfahrstellen zu beseitigen?*
- *Bis wann werden diese Maßnahmen umgesetzt?*

An der Beseitigung von Langsamfahrstellen wurde und wird laufend gearbeitet; so sollen noch im Juli 2011 drei Langsamfahrstellen beseitigt werden. Auch in den Folgejahren werden auf der Thermenbahn jährlich rund 4 Mio. Euro investiert, sodass die Infrastruktur in einer für den Fahrplan erforderlichen Qualität erhalten wird.

Zu Frage 20:

- *Welche Fahrzeitverringerungen sind durch einen bestmöglichen Ausbau der Thermenbahn insgesamt erzielbar?*

Im Abschnitt Friedberg – Fürstenfeld bestehen rund 100 und bis Fehring betrachtet rund 140 Eisenbahnkreuzungen, welche sich auf Grund der bestehenden Sicherungsart wesentlich auf die zulässige Geschwindigkeit der Bahn und somit auf die Fahrzeiten des Fahrplans auswirken. Wie die ÖBB-Infrastruktur AG berichtete, haben die Gespräche mit den Gemeinden über die Auflasung solcher Übergänge - speziell zwischen Friedberg und Fürstenfeld - nur vereinzelt Erfolge

gebracht, weshalb in der nächsten Zeit von keinen nennenswerten Geschwindigkeitsanhebungen ausgegangen werden kann.