



REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr

II-11222 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

Pr.Zl. 5901/16-4-90

5224 IAB

1990 -05- 23

zu 5286 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG
betreffend die schriftliche Anfrage der
Abg. Kiss und Kollegen vom 23. März 1990,
Nr. 5286/J-NR/1990, "Maßnahmen für das
Burgenland"

Ihre Fragen

"Welche Maßnahmen planen Sie in absehbarer Zukunft im und für
das Burgenland zu setzen?"

"Welche Leistungen wurden von Ihrem Ressort in der XVII. GP
für das Bundesland erbracht?"

darf ich wie folgt beantworten:

A. POST- UND TELEGRAPHENVERWALTUNG

Postdienst

Im Interesse einer bestmöglichen Postversorgung wurde bzw.
wird laufend an der Verbesserung des Serviceangebotes ge-
arbeitet. Während der XVII. Legislaturperiode wurden bzw.
werden rund 22 Postämter in neue kundengerechte Räume
übersiedelt oder umgebaut bzw. erweitert und entsprechend
eingerichtet. Von diesen sind insbesondere zu erwähnen die
Postämter in:

- Deutsch Schützen
- Hannersdorf
- Illmitz
- Klingenbach
- Litzelsdorf
- Mariasdorf
- Neuhaus am Klausenbach
- Ollersdorf
- St. Michael bei Güssing
- Siegendorf
- Tatten
- Wolfau

Für die Motorisierung der Landzustellung bzw. für die
Paketzustellung werden den vorgesehenen Postämtern im
Zeitraum 1987 - 1989 insgesamt 6 Kraftfahrzeuge zuge-
wiesen.

- 2 -

Fernmeldedienst

Die Fernmeldeinfrastruktur (Telefon- und Datennetze einschließlich Mobilfunknetz) wurde zur Bewältigung der Verkehrssteigerungen sowie für die Anschaltung weiterer Kunden bedarfsgerecht ausgebaut und modernisiert. Dazu werden bisher 57 Telefonzentralen um insgesamt 8.020 Hauptanschlüsse (HA) erweitert. Außerdem wurden 9 Vermittlungsstellen mit insgesamt 5.400 HA neu errichtet.

Die intensiven Ausbaumaßnahmen in allen Fernmeldebereichen - wie z.B. beim Mobilfunk und im digitalen Weitverkehrsnetz - werden auch in den neunziger Jahren fortgesetzt werden. So werden im Jahr 1990 noch 23 Telefonzentralenerweiterungen um insgesamt 3.850 HA vorgenommen; voraussichtlich Mitte 1990 wird in Mattersburg die erste voll-elektronische digitale Telefonzentrale des Burgenlandes mit rund 5.100 HA in Betrieb genommen. Kurz danach folgt die Inbetriebnahme der OES-Telefonzentrale Schreinerermühle (rund 1.300 HA).

Parallel zu diesen Maßnahmen wurde der leitungsmäßige Ausbau der Ortsnetze stark forciert. Dadurch konnten in der Zeit vom 1. Jänner 1987 bis 31. März 1990 insgesamt 11.469 neue Telefonanschlüsse hergestellt werden. Mit Ende März d.J. gab es im Burgenland rund 82.000 Telefonanschlüsse.

In der Landeshauptstadt Eisenstadt wird die erste voll-elektronische digitale Telefonzentrale voraussichtlich im Jahr 1992 in Betrieb genommen werden. Weitere Telefonzentralen in dieser Technik werden 1992 auch in Hornstein und in Sigles errichtet werden.

Investitionen

Im Zeitraum 1987 - 1990 wurden bzw. werden für das Burgenland folgende Investitionsausgaben getätigt:

Post- und Postautosektor	rd.	32,1 Mio S
Fernmeldesektor	rd.	711,0 Mio S
Hochbau	rd.	<u>100,0 Mio S</u>
Summe	rd.	843,1 Mio S

B. ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN**1. PERSONENVERKEHR**

Das Verkehrsangebot wurde bzw. wird laufend unter Berücksichtigung der Wünsche der verschiedensten Interessensvertretungen erstellt und den allgemeinen Verkehrsbedürfnissen angepaßt.

In der XVII. Gesetzgebungsperiode sind insbesondere folgende Verbesserungen hervorzuheben:

- 3 -

2. SchienenverkehrStrecke (Wien Südbf -) Neusiedl am See Wulkaprodersdorf (- Deutschkreutz)Mit 1. September 1988

- Neuordnung und Attraktivierung des Verkehrsangebotes durch Führung von 28 neuen Zügen.
- Inbetriebnahme der Haltestellen Eisenstadt Schule sowie Schützen Hst.
- Einrichtung eines rhythmischen Fahrplanes im Streckenabschnitt Neusiedl am See - Eisenstadt - Wulkaprodersdorf mit optimalen Anschlüssen zu bzw. von den Taktzügen der Strecke Wien - Neusiedl am See - Wien.
- Schaffung von zwei neuen Eilzugverbindungen zwischen Wulkaprodersdorf bzw. Eisenstadt und Wien für den Berufsverkehr.
In der Gegenrichtung stehen neu zwei Eilzüge sowie eine rasche Abendverbindung zur Verfügung.
- Erstmals Führung direkter Züge zwischen Deutschkreutz und Eisenstadt Schule Hst. über die ungarische Korridorstrecke.
- Fahrzeitverkürzungen
Eisenstadt - Wien bis zu 11 Minuten
Wien - Eisenstadt bis zu 19 Minuten
Eisenstadt - Neusiedl am See 3 Minuten (trotz zweier zusätzlicher Aufenthalte).

Mit 4. September 1989

- Schaffung eines neuen Zugpaares zwischen Wulkaprodersdorf und Deutschkreutz.

Strecke Wien Südbf - Neusiedl am See - Pamhagen

(zwischen Neusiedl am See und Pamhagen Strecke der Raab-Oedenburger-Ebenfurter-Eisenbahn)

Mit 1. September 1988

- Führung von zwei neuen, durchgehenden Eilzugpaaren zwischen Pamhagen und Wien zur Verbesserung des Berufsverkehrs.
- Fahrzeitverkürzung von 21 Minuten je Fahrtrichtung.

Mit Fahrplan 1989/90 (28. Mai 1989)

- Einrichtung von zwei neuen Eilzugverbindungen zwischen Wien und Pamhagen.
- Beschleunigung der Taktzüge Wien - Neusiedl am See um 5 Minuten, in der Gegenrichtung um 7 Minuten.

Strecke Fehring - Szentgotthard

- Einrichtung eines neuen Regionalzuges Fehring - Mogersdorf.
- Installierung von zwei neuen Regionalzügen Fehring - Jennersdorf.

- 4 -

Mit 1. Februar 1990

- Einrichtung eines neuen Regionalzuges Szentgotthard
- Fehring mit Anschluß aus Szombathely.

Strecke Wiener Neustadt - Mattersburg - Sopron - Deutschkreutz - LackenbachMit 1. September 1988

- Verdichtung des Fahrplanangebots durch Einsatz von 10 neuen Zügen zwischen Wiener Neustadt und Mattersburg bzw. Loipersbach-Schattendorf sowie Vermehrung der Verkehrstage bei einzelnen Verbindungen und Herstellung optimaler Anschlüsse von und zu den Taktzügen der Südbahn in Wiener Neustadt.

Mit Fahrplan 1989/90 (28. Mai 1989)

- Wiederaufnahme des Personenverkehrs zwischen Deutschkreutz und Lackenbach.

Strecke Wiener Neustadt - Friedberg - OberwartMit Fahrplan 1989/90 (28. Mai 1989)

- Einrichtung eines neuen Regionalzugpaares Wiener Neustadt - Oberwart bzw. Oberwart - Friedberg.

3. OSTAUSRICHTUNGVerkehr mit der CSFR

Zur Optimierung des Bahnverkehrs zwischen Wien und Bratislava forcieren die ÖBB aus planerischen und betriebstechnischen Gründen die Verbindung Wien - Parndorf - Kittsee - Bratislava, wobei die Detailplanungen für die Sanierung sowie den teilweisen Neubau dieser Strecke bereits angelaufen sind (Investitionsanfordernis für die Herstellung dieser Verbindung ca. 90 Mio S).

Verkehr mit UNGARNWien - Nickelsdorf - Hegyeshalom - Budapest

Zwischen Österreich und Ungarn wird ein stark steigendes Reisendenaufkommen - vor allem im Hinblick auf die Weltausstellung EXPO 1995 - prognostiziert.

Der Hauptverkehr zwischen Österreich und Ungarn wird über die Magistrale Wien - Hegyeshalom - Budapest abgewickelt. Die ÖBB haben für diese Strecke einen Stufenplan erarbeitet, der mit der kurzfristigen Beseitigung von Langsamfahrstellen begonnen hat. Bis zur EXPO 1995 wird eine Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 140 km/h erfolgen.

Damit wird sich die Gesamtfahrzeit auf der Strecke zwischen Wien und Budapest von derzeit 2 Stunden 48 Minuten auf 2 Stunden 15 Minuten reduzieren. Der Ausbauplan erfordert ca. 800 Mio S.

- 5 -

Wiener Neustadt bzw. Eisenstadt - Sopron - Budapest

Im Personennahverkehr wird die Bahn attraktive Verbindungen in die Einkaufsstadt Sopron anbieten. Im Güterverkehr soll Sopron zu einer Ost-West-Drehscheibe werden.

Die Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn beabsichtigt dazu, ihren schon bestehenden Umschlagknoten für den Kombinierten Verkehr auszubauen.

Graz - Szentgotthart - Szombathely - Budapest

Die Strecke weist sowohl auf der österreichischen als auch auf der ungarischen Seite zum Teil ungünstige topographische Verhältnisse auf.

In Ressortverhandlungen sind deshalb die österreichische und ungarische Seite übereingekommen, die Strecke gesondert nach abgestimmten, mittelfristigen Infrastrukturmaßnahmen zu untersuchen.

Kurzfristig streben beide Bahnen einer Verbesserung und Verdichtung des bestehenden Angebotes an. So ist durch die Auflassung von Eisenbahnkreuzungen eine Verkürzung der Fahrzeit möglich. Für 1990 werden dafür zusätzliche Mittel in der Höhe von 20 Mio S aufgewendet.

4. GÜTERVERKEHR

Die Fahrpläne im Güterzugverkehr wurden den jeweiligen Bedürfnissen der Wirtschaft des Burgenlandes und den verschiedenen Kundenwünschen laufend angepaßt.

5. ANSCHLUSSBAHNEN

In der laufenden Gesetzgebungsperiode wurden von den ÖBB im Bereich des Burgenlandes 5 Anschlußbahnvorhaben mit einem Betrag von insgesamt rd. 4,1 Mio S gefördert.

Die Gesamtherstellungskosten, und somit die Wertschöpfung der österreichischen Bauwirtschaft, betragen rd. 11 Mio S.

6. AUFTRÄGE DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESBAHNEN AN DIE BURGENLÄNDISCHE WIRTSCHAFT

Die ÖBB haben seit Beginn der laufenden Legislaturperiode an Firmen des Burgenlandes für die Beschaffung von Waren Lieferaufträge in Höhe von rd. 58 Mio S vergeben und somit einen wesentlichen Beitrag zur Sicherung der im Burgenland befindlichen Arbeitsplätze geleistet.

Die Wirtschaft des Burgenlandes wird auch in Zukunft von den Aufträgen der ÖBB höchstmöglich profitieren.

- 6 -

7. MASSNAHMEN auf dem bau-, sicherungs- und elektro-technischen SEKTOR

7.1 Neubaustrecke BURGENLAND

In Kooperation zwischen dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, den Ländern Burgenland, Steiermark und Kärnten, sowie den ÖBB wird derzeit die Erstellung einer Machbarkeitsstudie "Süd-ostspange" zum Bau einer Burgenlandtrasse und einer Koralpenbahn vorbereitet.

Diese Studie wird neben einer Verkehrsanalyse und -prognose auch technische und wirtschaftliche Komponenten sowie die Umweltverträglichkeit berücksichtigen.

Als Auftragnehmer ist ein Konsortium von Fachleuten vorgesehen, in dem die Fachgebiete Eisenbahntechnik, Umwelt- und Verkehrswirtschaft vertreten sind.

7.2 Sonstige Vorhaben

Nachstehende Vorhaben sind insbesondere zu erwähnen:

- Zur Erleichterung des Umsteigens vom Individual- auf den öffentlichen Verkehr wurden leistungsfähige Park and Ride-Anlagen in Loipersbach-Schattendorf (1989; 65 PKW-, 50 Zweirad-Stellplätze; Gesamtkosten rd. 1,3 Mio S) und Mattersburg (1989; 40 PKW-Stellplätze, Gesamtkosten 0,9 Mio S) errichtet.

Vorgesehen sind Anlagen in Neusiedl am See (320 PKW-, 50 Zweirad-Stellplätze; Baubeginn und Finanzierung noch offen) und Marz-Rohrbach (1990; 40 PKW-Stellplätze; Gesamtkosten rd. 0,8 Mio S).

- Sanierung der Aufnahmegebäude der Bahnhöfe Altpinkafeld (1987; Gesamtkosten rd. 0,9 Mio S), Loipersbach-Schattendorf (1989; Gesamtkosten rd. 1,9 Mio S) und Neusiedl am See (1991; Gesamtkosten ca. 3,0 Mio S).
- Errichtung neuer Wartehäuschen in den Haltestellen Eisenstadt Schule, Winden, Schützen und Lackenbach (1988; Gesamtkosten rd. 0,5 Mio S).
- Errichtung von modernen elektrischen Mittelstellwerksanlagen in den Bahnhöfen Zurndorf (Inbetriebnahme 1989; Gesamtkosten rd. 13 Mio S) und Nickelsdorf (1990/91; Gesamtkosten rd. 25 Mio S).

Installiert wurde eine mechanische Mittelstellwerksanlage im Bf. Eisenstadt (Inbetriebnahme 1988; Gesamtkosten rd. 0,9 Mio S).

- 7 -

- Sanierung der Ladestraßen in den Bf Mattersburg (1987; Gesamtkosten rd. 0,2 Mio S) und Wiesen-Sigleß (1987; Gesamtkosten rd. 0,7 Mio S).
- Installierung einer Gleisbrückenwaage im Bf. Wulkaprodersorf (1989; Gesamtkosten 0,7 Mio S).
- Strecke Neusiedl am See - Wulkaprodersdorf
 - * Errichtung einer zuggeschalteten Lichtzeichenanlage in km 1,924 nächst dem Bf Wulkaprodersdorf (1989; Gesamtkosten rd. 1,5 Mio S).
 - * Errichtung von zuggeschalteten Lichtzeichenanlagen in km 7,978 und 7,992 nächst dem Bf Eisenstadt (1990; Gesamtkosten rd. 3,5 Mio S)
- Strecke Wiener Neustadt - Deutschkreutz
Errichtung einer zuggeschalteten Halbschrankenanlage in km 13,234 nächst dem Bf Wiesen-Sigleß (1990; Gesamtkosten rd. 1,9 Mio S).

C. VERKEHRSVERBUND "NÖ SÜD - BURGENLAND MITTE"

Derzeit finden Verhandlungen über die Einrichtung eines regionalen Verkehrsverbundes "Niederösterreich Süd-Burgenland Mitte" statt. Der Verbundraum soll die politischen Bezirke Oberpullendorf, Mattersburg, Neunkirchen und Wiener Neustadt, sowie die Statutarstadt Wiener Neustadt umfassen.

Beim Umsteigen von einem öffentlichen Verkehrsmittel auf ein anderes soll dabei dem Kunden eine Umsteigeermäßigung (sog. Durchtarifizierungsverlust) gewährt werden, weiters ist die Ausgabe von nur einem Fahrausweis vorgesehen.

Im Verbundraum sollen verbilligte Monats- bzw. Wochenkarten ausgegeben werden. Die dabei entstehenden Einnahmeausfälle werden den Verkehrsunternehmen vom Bund und von den Ländern Niederösterreich und Burgenland abgegolten

Seit 1. September 1988 ist die Phase II des Verkehrsverbundes Ost-Region - Einbeziehung der Kraftfahrlinien wirksam. Der Verbundraum wurde auch um folgende Eisenbahnstrecken im Burgenland erweitert:

Österreichische Bundesbahnen

Wiener Neustadt - Deutschkreutz

Deutschkreutz - Lackenbach (ab 29.5.1989)

Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn

Ebenfurth - Deutschkreutz

Neusiedl am See - Pamhagen

- 8 -

Der Durchtarifizierungsverlust betrug

1987	147 Mio S	
1988	192 Mio S	(inkl. Busse und Erweiterungsstrecken)
1989	271 Mio S	

Der Anteil des Bundes am Durchtarifizierungsverlust (Phase I und Phase II) beträgt 50 %. Die restlichen 50 % werden zwischen den Ländern Burgenland, Niederösterreich und Wien im Verhältnis der erbrachten Betriebsleistungen in Platz-Kilometer geteilt.

D. BUNDESBUSDIENST

Insbesondere in den letzten Jahren wurde, in enger Zusammenarbeit mit den Verkehrsverbundorganisationen das Verkehrsangebot mit großer Flexibilität dem jeweiligen Verkehrsbedürfnis optimal angepaßt.

Es sind insbesondere folgende Maßnahmen zu erwähnen:

- Einbeziehung der nachstehend angeführten Autobuslinien in den Verkehrsverbund
 - Wien - Eisenstadt - Mörbisch
 - Eisenstadt - St. Margarethen - Mörbisch
 - Wien - Eisenstadt - Oberpullendorf - Rechnitz
 - Eisenstadt - Oberwart - Güssing
 - Standverkehrsline Eisenstadt/Domplatz - Pädagogische Akademie und Eisenstadt - St. Georgen
- Umstrukturierung des Schülerverkehrs aus dem Raum Kogl/Redlschlag sowie aus dem Rabnitztal nach Oberpullendorf (wesentliche Verkürzung der Wartezeit vor Unterrichtsbeginn)
- Einrichtung von Verkehrsverbindungen für Tagespendler von Trausdorf nach Wien und von Siegendorf nach Wulka-Prodersdorf Bahnhof (Anschlußverbindung zur ÖBB)

Im Bereich des Postautodienstes wurden bzw. werden in den Jahren 1987 - 1990 insgesamt 8 Omnibusse neu beschafft. Für die Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge des Post-, Postauto- und Fernmeldedienstes wurde in Oberpullendorf mit der Errichtung eines Postgaragenneubaues (Hochbaukosten rund 42 Mio S) begonnen. Mit der Fertigstellung dieses Projektes ist Anfang 1991 zu rechnen.

Auch im Kraftfahrlinienverkehr der ÖBB wurde das Verkehrsangebot erweitert und durch die Beschaffung von 12 modernen Omnibussen (Gesamtkosten rund 26 Mio S) wesentlich attraktiviert. Ihr Einsatz hat neben einem verbesserten Verkehrsangebot auch eine wesentlich Erhöhung des Fahrtkomforts zur Folge.

Der Ankauf von 4 weiteren Omnibussen (Gesamtkosten rund 9 Mio S) ist vorgesehen.

- 9 -

E. FÖRDERUNGEN

In der XVII. Gesetzgebungsperiode wurden für das Bundesland Burgenland folgende Förderungen gewährt:

3 ERP-Industrie-Normalprogramm	52,50 Mio S
16 ERP-Industrie-Grenzlandförderung	421,50 Mio S
1 ERP-Industrie-Auslandsaktivität	1,70 Mio S
27 Sonderförderungen Bd./Ld.-Industrie	66,42 Mio S
3 Sonderförderungen Bd./Ld.-Fremdenverkehr	4,80 Mio S
10 Zinsenstützungen Bd./Ld.-Industrie	81,15 Mio S
1 Technologieförderung I	2,78 Mio S
1 Technologieförderung II - ITF	4,54 Mio S

Mit den gewährten Sonderförderungen wird die Schaffung von rund 430 neuen Arbeitsplätzen unterstützt.

Die bundesweiten Förderungen des ERP-Fonds und des Innovations- und Technologiefonds stehen auch weiterhin für das Burgenland zur Verfügung.

Mit Ausnahme der Landeshauptstadt und des Bezirkes Eisenstadt-Umgebung ist das gesamte Burgenland auch bei der neuen Regionalförderung, der sogenannten "Regionalen Innovationsprämie", als Förderungsgebiet vorgesehen und es können daher innovative Vorhaben von Unternehmen im Burgenland im Rahmen dieser Aktion gefördert werden.

Die Region Eisenstadt gilt als Förderungsgebiet für zentrale Einrichtungen und hochrangige Vorhaben (Ansiedlung von Großbetrieben, Hochtechnologieprojekte etc.). Dadurch können besonders hochwertige Projekte mit zentralörtlichen Standorterfordernissen und regionalwirtschaftlichen Auswirkungen, die über den unmittelbaren Standortraum hinausgehen, im Rahmen dieser neu gestalteten Regionalförderung des Ressorts gefördert werden.

Die Richtlinien für die Regionale Innovationsprämie werden in Kürze zwischen dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und dem Land Burgenland abgeschlossen werden. Die neue Regionalförderungsaktion wird rückwirkend ab 1.1.1990 zunächst für eine Laufzeit von 3 Jahren vereinbart werden.

Aus Anlaß der "Öffnung der Ostgrenzen" ist eine wesentliche Neuorientierung der Regionalpolitik des Bundes und der betroffenen Bundesländer sowohl hinsichtlich der Verbesserung der Infrastruktur (insbesondere öffentlicher Verkehr) als auch hinsichtlich des regionalpolitischen Förderungsinstrumentariums unumgänglich.

Die konzeptiven Voraussetzungen für diese Neuorientierung der Ostgrenz-Regionalpolitik werden derzeit von wissenschaftlichen Instituten untersucht.

- 10 -

Die berührten Bundesländer darunter auch das Burgenland, wurden eingeladen, spezielle Programme gemeinsam mit dem Bund auszuarbeiten und zu finanzieren.

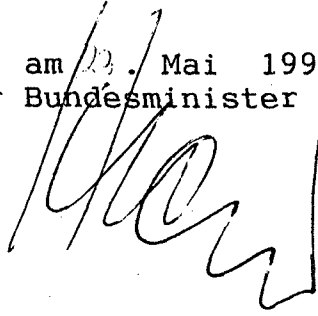
F. PRIVATBAHNFÖRDERUNGEN

Für die Raab-Ödenburger-Ebenfurter Eisenbahn wird der Bund im Jahr 1990 voraussichtlich folgende Mittel zur Verfügung stellen:

Gütersubventionstarife	24,0 Mio S
mittelfristiges Investitionsprogramm	4,0 Mio S
Sozialtarifentschädigung	<u>7,5 Mio S</u>
Summe	35,5 Mio S

In den Jahren 1987 - 1989 stellte der Bund für die Raab-Ödenburger-Ebenfurter Eisenbahn Mittel zur Verfügung, die der beiliegenden Liste zu entnehmen sind.

Wien, am 22. Mai 1990
Der Bundesminister



31 Nr. 5286/J-NR 15

Bundesmittel für die Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn 1987 - 1989

	i n ö S			
	1987	1988	1989	Gesamt
Beförderungssteueräquivalent	978.000,00	---	---	978.000,00
Gütersubventionstarifentsch.	14,120.000,00	23,188.000,00	23,774.926,00	61,082.926,00
mittelfr. Invest-Programm	4,000.000,00	4,000.000,00	4,000.000,00	12,000.000,00
Sozialtarifentschädigung	665,075,00	246.161,00	7,591.710,00	8,502.946,00
Summe	19,763.075,00	27,434.161,00	35,366.636,00	82,563.872,00