

II-1201 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 723 IJ

1991-03-18

A N F R A G E

der Abgeordneten Mag. Schweitzer, Dipl.-Ing. Dr. Pawkowicz
an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr
betreffend die Nebenbahnsituation im südlichen Burgenland nach
Fall des Eisernen Vorhangs

In dem grundsätzlich begrüßenswerten Bestreben, Dienstleistungen des Bundes zu privatisieren, haben die Österreichischen Bundesbahnen den Streckenabschnitt zwischen Oberwart und Rechnitz an einen privaten Betreiber übergeben. Die ÖBB planen darüberhinaus, den Streckenabschnitt zwischen Friedberg und Oberwart einzustellen.

Da offensichtlich die Nebenbahnverordnung von 1986 Grundlage für diese Planungen ist, stellt sich die Frage, inwieweit das nunmehr dramatisch geänderten Verkehrsaufkommen in der Region zwischen Stein am Anger/Szombathely seit der Öffnung der Grenze gegenüber den ungarischen Nachbarn nach Fall des Eisernen Vorhangs 1989 berücksichtigt wurde, da schon jetzt ein drastisch gestiegenes Individualverkehrsaufkommen auf der Verkehrsachse zwischen Stein am Anger/Szombathely-Oberwart festgestellt werden mußte, welches auch die gesamte umgebende Region im südlichen Burgenland belastet.

Als unbestreitbarer Indikator ist hiefür das inzwischen nach Jahren der Stagnation deutlich steigende Aufkommen an Güter- und Personenverkehr auf den bestehenden Bahnstrecken in der betroffenen Region zu werten, obwohl die in Frage kommenden Bahnlinien extrem unattraktiv sind. Infrastrukturinvestitionen auf diesen Strecken liegen Jahrzehnte zurück, was nicht nur das betriebswirtschaftliche Ergebnis drückt, sondern auch Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit hat, da beispielsweise im Streckenabschnitt

Oberwart-Friedberg allein 35 ungeregelte Eisenbahnkreuzungen existieren.

Neben den kaufmännisch-betriebswirtschaftlichen Rahmenbedingungen für jeden Verkehrsträger, der mit einem explosionsartig gestiegenen und auch weiterhin steigenden Güter- und Personenverkehrsauftreten kalkulieren muß – dies vor allem durch den bevorstehenden Vollausbau des Zollamtes Schachendorf sowie des wahrscheinlichen Ausbaus eines internationalen Flughafens in Stein am Anger/Szombathely – ist es auch ein wesentliches ökologisches Anliegen, zumindest die Zuwachsrate des Individualverkehrs so weit wie möglich auf die Schiene zu verlagern. Deshalb hat sich in Oberwart unter Führung des Abg.z.NR Mag. Karl Schweitzer eine Bürgerinitiative "Die Bahn muß bleiben" gebildet, welche die Sammlung aller relevanten Fakten für eine Neuplanung der ÖBB der Öffentlichkeit vorgelegt hat, und damit zumindest bei der zuständigen ÖBB-Direktion Wien auf großes Verständnis gestoßen ist und die Zusagen erhalten hat, daß diese sich für eine rasche Aufwertung der gegenständlichen Strecke einsetzen werde.

Die unterfertigten Abgeordneten richten daher an den Herrn Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

A n f r a g e :

- 1) Warum ist die Nebenbahnverordnung von 1986 nach wie vor in Kraft, obwohl sich sämtliche Voraussetzungen mit dem Fall des Eisernen Vorhangs spätestens seit 1989 dramatisch geändert haben?
- 2) Mit welchem Verkehrsaufkommen rechnen Sie in der betroffenen Region nach Vollausbau des Zollamtes Schachendorf sowie nach Aufnahme des Betriebes eines internationalen Flughafens in Stein am Anger/Szombathely?
- 3) Wird es einen Verkehrsverbund "Südburgenland" geben?
 - a. Wenn ja, wann?
 - b. Wenn nein, warum nicht?

- 4) Da die derzeit kürzeste Fahrzeit von Wien nach Oberwart 2 Stunden 40 Minuten beträgt, liegen die regionalpolitischen sowie gesamtwirtschaftlichen Effekte klar zu Tage. Wann beabsichtigen Sie diese Strecke zu verbessern?
- Ab wann ist mit welchen Maßnahmen auf der Strecke von Oberwart nach Friedberg (derzeitige Fahrzeit 40 Minuten für 20 Kilometer!) zu rechnen?
 - Ab wann ist mit welchen Maßnahmen auf der Strecke von Aspang nach Wr. Neustadt zu rechnen?
- 5) Das Bundeshaushaltsgesetz verlangt nun schon seit 1987 in § 14 Abs. 3 sowohl die Kosten wie auch den erwarteten Nutzen von beabsichtigten legislativen Maßnahmen darzulegen. Dies gilt auch für Verordnungen.
- Können Sie offenlegen, welche Kosten-Nutzen-Relation Sie bei der derzeit in Planung befindlichen Novelle einer Nebenbahnverordnung annehmen?
 - Wenn nein, warum nicht?