

II-6799 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 3410 IJ

1992-07-15

A N F R A G E

der Abgeordneten Mag. Schweitzer, Rosenstingl und Kollegen

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

betreffend: Ausbauprojekte der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn (GySEV)

Im Zuge der Bemühungen, den Ost-West Transit auf die Bahn zu verlagern beziehungsweise die Abwanderung auf die Straße zu verhindern, soll dem Vernehmen nach der Bahnhof von Sopron unter Einsatz erheblicher Mittel ausgebaut werden, wobei diese Mittel zu einem Großteil aus Österreich kommen sollen.

Dies ist insoferne bemerkenswert, als es sich bei der Bahnverwaltung um eine ungarische Privatbahn handelt, die - teilweise gemeinsam mit den ÖBB - den grenzüberschreitenden Verkehr nach Ebenfurth und Neusiedel am See betreibt.

Es erhebt sich hier die Frage, inwieweit es sinnvoll ist, einer ausländischen Privatbahn die Infrastruktur zu finanzieren. Dies vor allem, weil die GySEV ihr Streckennetz mit 25kV/50Hz nach MAV-Norm elektrifiziert, was schon bisher die Mitbenützung des Abschnitts Ebenfurth - Wulkaprodersdorf für die Schnellverbindung Wien-Eisenstadt mit Ellok unmöglich macht und eine der Ursachen für die unbefriedigende Situation in dieser Relation ist.

In Hinkunft ist daher zu erwarten, daß, sollte nicht der gesamte Bahnhof Sopron für zwei verschiedene Stromsysteme ausgelegt werden oder in allernächster Zeit eine große Zahl von Zweisystem - Streckenloks beschafft werden, bei den Zügen vom und zum Terminal Sopron ähnliche Probleme auftreten werden, da die 'Lösung', den Abschnitt Sopron - Wiener Neustadt auch nach dem Terminalbau mit Dieseltriebfahrzeugen zu betreiben, aus Umweltschutzgründen ausscheiden sollte.

106/gysev.swe

Außerdem ist es seit Jahren der erklärte Wunsch der Region, die grenzüberschreitenden Bahnlinien Oberpullendorf-Güns, Rechnitz Steinamanger usw. wiederzurichten, ein Wunsch, dem unter Hinweis auf Geldmangel bisher nicht Rechnung getragen wurde, während hier in der selben Region nun teure Investitionen in ein anderes Projekt plötzlich möglich sind.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nachstehende

Anfrage:

1. Ist es richtig, daß aus dem Bereich Ihres Ressorts (ERP,...) Mittel in Millionenhöhe in das Projekt des Ausbaues des Bahnhofes Sopron fließen soll; wenn ja, wieviel aus jeweils welchem Finanztopf?
2. Erhielt die GySEV in den vergangenen Jahren für Ausbauprojekte auf österreichischem oder ungarischem Staatsgebiet, insbesonders die Elektrifizierung nach Ebenfurth, öffentliche Förderungen; wenn ja, wieviel für jeweils welche Projekte?
3. Erhält die GySEV für die Aufrechterhaltung ihres Betriebs Geldmittel nach dem Privatbahnunterstützungsgesetz oder aus anderen Titeln; wenn ja, wieviel war dies in den letzten Jahren?
4. Erhält die GySEV für die Benützung ihrer Anlagen durch die ÖBB einen Kostenersatz, wenn ja, in welcher Höhe und ist es geplant, dies auch nach der teilweisen Errichtung des Bahnhofes Sopron durch Österreich beizubehalten (etwa ähnlich zu den unbefriedigenden Verhältnissen bei der Schleife Rosenheim)?

5. Welche Kosten verursachte die Elektrifizierung der GySEV-Strecke nach Ebenfurth den ÖBB, die aus diesem Anlaß wegen der unterschiedlichen Stromsysteme eine eigene Umfahrungsstrecke und umfangreiche Umbauten für den Bahnhof Ebenfurth errichten mußten?
6. Welche genauen Ausbaumaßnahmen sind im Rahmen der Errichtung des Terminals Sopron geplant, insbesonders:
 - a. Welche Ausbaumaßnahmen werden die ÖBB im Zuge dieses Projekts durchführen, und ist der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Verbindung Wiener Neustadt - Mattersburg - Sopron vorgesehen?
 - b. Welche Ausbaumaßnahmen werden die GySEV bzw. MAV auf den Ungarischen Anschlußstrecken im Zusammenhang mit diesem Projekt durchführen?
 - c. Wie soll die Problematik des Stromsystemwechsels in diesem Fall gelöst werden?
 - d. Sind im Zuge des Ausbaus des Bahnhofs Sopron Verbesserungen auf der Strecke nach Lackenbach geplant, wo nach Einstellung des Personen- und teilweise des Gesamtverkehrs nach Rattersdorf die eisenbahnmäßige Erschließung unbefriedigend ist?
7. Welche Fortschritte machen die Wiedererrichtung der für die regionale Erschließung notwendigen und von der Bevölkerung dringend gewünschten grenzüberschreitenden Eisenbahnlinien wie Oberpullendorf - Güns und Rechnitz - Steinamanger?
 - a. Welche Kosten würde die Wiedererrichtung dieser Linien voraussichtlich verursachen?