

2610/AB XXII. GP

Eingelangt am 05.04.2005

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-10.000/0006-I/CS3/2005 DVR:0000175

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

Wien, 04. April 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2637/J-NR/2005 betreffend dringend aufklärungsbedürftige Vorgänge bei der Finanzierung von Eisenbahninfrastruktur und bei der Gewährung von Zahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen, die die Abgeordneten Moser, Freundinnen und Freunde am 10. Februar 2005 an mich gerichtet haben, beeche ich mich wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil

Dem bmvit war und ist ein zusätzlicher Grenzübergang zu den neuen Beitrittsstaaten auf der Schiene ein besonderes Anliegen, so auch dieser Grenzübergang, nach Szombathely. Gerade diese Schienenverbindung ist jedoch nicht durch den Bund/das bmvit verhindert oder vernachlässigt worden, sondern es bestand offensichtlich viele Jahre hindurch aus regionaler Sicht kein Interesse, diese Schienenverbindung zu revitalisieren. Bereits im Jahr 1996 wurden im Bundesfinanzgesetz budgetäre Mittel für den Ausbau dieser Schienenverbindung in einer ersten Stufe reserviert, die mangels des Finanzierungspartners nie eingesetzt werden konnten. Das Land Burgenland, das gemäß Privatbahngesetz Mittel in gleicher Höhe wie der Bund aufbringen hätte müssen, hat kein Interesse gezeigt, Mittel für dieses Projekt zu gewähren. Damit war es auch dem Bund nicht möglich Förderungsgelder einzusetzen. Aus mehrfacher Sicht ergab sich damit eine aus verkehrspolitischer Sicht nachteilige Situation:

- Die Bemühungen der Südburgenländischen Regionalbahn GmbH (SRB), Transportgüter auf die Schiene zu verlagern, waren durch eine mangelhafte Infrastruktur großteils zum Scheitern verurteilt, da die potentiellen Kunden angesichts der infrastrukturellen Voraussetzungen keine langfristigen Transportverträge abzuschließen wagten. Gerade an der SRB - Stammstrecke sind einige transportintensive Unternehmen angesiedelt, die ein hohes Güteraufkommen für die Bahn garantieren könnten.
- Die Arbeitnehmersituation im Südburgenländischen Raum würde die Einrichtung von attraktiven Schienenverbindungen für Pendler zwischen Großpetersdorf/Oberwart und Wien als Alternative zu den derzeit geführten Schnellbuslinien nahe legen.
- Die Errichtung der Bahnverbindung bis Szombathely würde eine Region wieder enger aneinander wachsen lassen, die bis zum Fall des Eisernen Vorhangs durch die Grenzziehung geteilt war.

Alle diese verkehrspolitischen Aspekte waren Grund für das bmvit seit 1996 Mittel für einen Ausbau dieser Bahnlinie zu reservieren, diese waren für das Land Burgenland jedoch offenbar nicht ausreichend genug, mit dem bmvit eine gemeinsame Finanzierung der Schienenstrecke durchzuführen. Erst im Jahre 2001 kam es dazu.

Einleitend möchte ich auch zur Geschichte der Schienenstrecke Oberwart – Rechnitz noch einige kurze, jedoch für ein besseres Verständnis der gegenwärtigen Situation bedeutende Punkte anführen:

- Die Schienenverbindung Oberwart – Rechnitz wurde von den Österreichischen Bundesbahnen 1984 für den Personenverkehr und 1988 für den Güterverkehr aus wirtschaftlichen Gründen zur Einstellung angemeldet.
- Von der SRB wurde diese Strecke mit Übernahme der Rückbauverpflichtung von den ÖBB erworben.
- Die SRB hat nach Begehung der Strecke mit dem bmvit die Genehmigung zur Führung einer Anschlussbahn erhalten.
- 1994 hat die SRB um eine Konzession als öffentliche Eisenbahn angesucht und mit der Auflage erhalten, entsprechende Ausbauten, die einen öffentlichen Eisenbahnverkehr erlauben, vorzunehmen. Die Konzession sollte ab dem Zeitpunkt der Anzeige der Betriebsaufnahme mit „Leben erfüllt“ werden.
- Die Betriebsaufnahme konnte mangels ausreichender Mittel für die umfangreichen Sanierungsmaßnahmen an dieser Strecke bisher noch nicht angezeigt werden, weshalb die SRB derzeit den Güterverkehr auf Grundlage der Genehmigung als Anschlussbahn führt und für die so genannte „Märchenbahn“ das Veranstaltungsgesetz die Grundlage darstellt.

Frage 1:

Ist Ihnen bekannt, dass die im Vertrag zwischen BMVIT und der Südburgenländischen Regionalbahn GmbH für die Wiedererrichtung der Verbindung Oberwart-Rechnitz-Szombathely vereinbarten Mittel aufgebraucht sind, die Südburgenländische Regionalbahn GmbH jedoch nur einen Teil des vereinbarten Streckenausbaues geleistet hat? Welche Schritte haben Sie seit Ihrer Amtsübernahme in diesem Zusammenhang gesetzt?

Antwort:

Der Vertrag zwischen dem Land Burgenland und dem Bund zur Finanzierung des Ausbaus der Schieneninfrastruktur der SRB hatte immer nur den österreichischen Streckenabschnitt zwischen Unterwart und Burg zum Gegenstand, wobei die vereinbarten Mittel von je € 3,6 Mio. für den Bund und das Land Burgenland vorerst für Baumaßnahmen im Bereich zwischen Unterwart und Großpetersdorf einzusetzen waren. Für die Strecke Unterwart - Burg wurden Gesamtkosten von € 12,2 präliminiert, jedoch nicht vereinbart.

Für den Streckenabschnitt Burg – Szombathely sollte seitens des Landes Burgenland vor Aufnahme von Finanzierungsverhandlungen eine Trassenplanung erfolgen und mit der

Republik Ungarn abgestimmt werden. Das bmvit hat bereits 2002 mit dem Land Burgenland einen Vertrag zur Mitfinanzierung geschlossen, auf welchen jedoch bisher keine Reaktion seitens des Landes Burgenland erfolgte. Im Hinblick auf die vom Land Burgenland vorgegebene Dringlichkeit der Ausbaumaßnahmen, so sollte die SRB bereits 2003 auf der Strecke zwischen Unterwart und Großpetersdorf einen Personenverkehr aufnehmen oder zumindest gegen Benützungsentgelt zulassen, war seitens des Bundes anzunehmen, dass auch diese Planungsarbeiten zügig durchgeführt würden.

Bisher wurden 80 % der Förderungsmittel des Bundes und 60 % der Förderungsmittel des Landes verbaut und ausbezahlt, die restlichen Förderungsmittel konnten noch nicht in Anspruch genommen werden, da die beim Land Burgenland durch die SRB rechtzeitig beantragten Baugenehmigungen noch nicht erteilt wurden.

Frage 2:

Welche Zahlungen wurden seitens des Bundes bisher a) für Infrastrukturmaßnahmen, b) für gemeinwirtschaftliche Leistungen an die Südburgenländische Regionalbahn GmbH geleistet? Wir ersuchen um jahresweise Darstellung ab Beginn der entsprechenden Zahlungen.

Antwort:**a) Infrastrukturmaßnahmen:**

Seitens des Bundes wurden in den Jahren 2000 sowie 2001 bis 2004 jeweils Förderungsmittel in Höhe von € 726.728,34 für den Ausbau der Infrastruktur an die SRB geleistet. Das Land Burgenland hat die Auszahlung seiner bisher geleisteten 3 Raten jeweils um den Jahreswechsel 2001, 2002 und 2003 durchgeführt.

b) Gemeinwirtschaftliche Leistungen:

Die SRB hatte 1999 Anspruch auf Zahlungen aus dem Titel „Güterverkehr“ und in diesem Jahr einen Betrag von € 36.336 erhalten. Nachdem diese Zahlungen im Jahr 2000 in Zahlungen für Erhaltungsmaßnahmen (analog zur Förderung von Anschlussbahnen) umgewandelt wurden, hat die SRB, wie alle anderen Privatbahnen auch, seither auch aus dem Titel „Erhaltungsmaßnahmen“ Zahlungen erhalten. Diese Zahlungen beliefen sich in den Jahren 2000 bis 2004 auf jährlich € 36.336 und wurden für die Streckenerhaltung eingesetzt. Aus anderen gemeinwirtschaftlichen Titeln wurden keine Zahlungen an die SRB geleistet.

Frage 3:

Weshalb hat das BMVIT, wie den Teilheften des Budget-Kapitels 65 der vergangenen Jahre lückenlos zu entnehmen ist, trotz des offensichtlich unzureichenden Baufortschrittes die vereinbarten Mittel in voller Höhe überwiesen?

Antwort:

Der Baufortschritt entsprach dem Finanzierungsübereinkommen, weshalb eine Auszahlung der Förderungsmittel zu erfolgen hatte. Nachdem seitens des Landes Burgenland die Rate 2004 aus bisher nicht nachvollziehbaren Gründen nicht zur Anweisung gebracht wurde, und damit für die SRB ein Finanzierungsengpass entstand, ist seit Mitte 2004 der Bau eingestellt.

Frage 4:

Weshalb wurde seitens Ihres Hauses bei Durchführung der erforderlichen Kontrollen versagt und es dem Vertragspartner überlassen, was er mit dem Geld macht?

Antwort:

Die Mitarbeiter meines Ressorts konnten sich mehrmals, anlässlich von Streckenbesichtigungen, über den Baufortschritt informieren. Darüber hinaus war vertraglich mit der SRB ein technisches und wirtschaftliches Controlling mit externen Experten

vereinbart und eingesetzt. Außerdem übersandte die SRB laufend Dokumentationen verschiedener Baustellen, um den Baufortschritt zu dokumentieren.

Frage 5:

Wieso haben Sie und Ihre Vorgänger in gesetzwidriger Weise (vgl dazu u.a. unsere Parl. Anfragen 713/AB XXII.GP, 1584/J XXII.GP) dem Nationalrat über mehrere Jahre keine Berichte über die Vergabe der gemeinwirtschaftlichen Leistungen vorgelegt, die u.a. auch Aussagen über derlei krasse Vorkommnisse enthalten hätten müssen und ein Kompensieren der Aufsichts- und Kontrolldefizite des BMVIT durch Dritte ermöglicht hätte?

Antwort:

Angesichts der unter Frage 4 erfolgten Darstellungen kann von krassen Vorkommnissen, die dem Nationalrat zu berichten gewesen wären, nicht die Rede sein. Es darf vielmehr darauf hingewiesen werden, dass das bmvit und das Land Burgenland die Einsetzung Dritter für die Durchführung eines Controllings von sich aus, ergänzend zu eigenen Kontrollen, als Teil der Förderung vorgesehen haben. Ferner verpflichtet das Privatbahngesetz erst seit 2005 den Bund über die Privatbahnen einen Bericht über gemeinwirtschaftliche Leistungen vorzulegen. Da die Infrastrukturförderungen nicht unter diese Bestimmungen fallen, war auch kein Bericht darüber zu legen.

Frage 6:

Wieso verschweigt der Bericht über die Vergabe der gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Jahr 2003 die gegenständliche Problematik?

Antwort:

Der Bericht über die Vergabe der gemeinwirtschaftlichen Leistungen wurde vollständig und den Tatsachen entsprechend erstellt, ein „Verschweigen einer Problematik“ ist aus meiner Sicht nicht erkennbar. Wie bereits ausgeführt, fallen Infrastrukturförderungen nicht unter die Bestimmungen bzw. den Begriff „gemeinwirtschaftliche Leistungen“, weshalb auch kein Bericht gelegt werden konnte.

Frage 7:

Wieso haben Sie die entsprechenden Fragen Grüner Abgeordneter zB in der Budgetanfrage 389/JBA sowie in der Parlamentarischen Anfrage Nr. 1584/J XXII.GP in klarer Verletzung Ihrer Verpflichtungen nach §91 des Geschäftsordnungsgesetzes nicht beantwortet? Es mutet erstaunlich an, dass trotz klarer bundesgesetzlicher Grundlage (§49 Eisenbahngesetz idG) die Inhalte jährlich dem Nationalrat zuzuleitender Berichte - wie von Ihrem Ressort zB in 1580/AB XXII.GP/Frage 7 behauptet - der Geheimhaltung unterliegen sollen und daher nicht übermittelt werden können!

Antwort:

Soweit ich die angeführte Frage nachvollziehen konnte, betrafen die Anfragen allesamt die Österreichischen Bundesbahnen. Mittlerweile wurde ein entsprechender Bericht im Verkehrsausschuss beschlossen. Dieser kann jedoch nicht die SRB umfassen, da er die ÖBB betrifft und die Privatbahnen erst für das Jahr 2005 zu erfassen sind. Da die SRB, wie bereits angeführt, keine Zahlungen aus gemeinwirtschaftlichen Leistungen erhält, wird diese auch in Zukunft in diesen Bericht nicht aufzunehmen sein. § 49 Eisenbahngesetz regelt im Übrigen Angelegenheiten der Eisenbahnkreuzungen.

Frage 8:

Der Streckenausbau im Südburgenland wurde immer wieder damit argumentiert, dass damit die Verbindung Oberwart-Rechnitz-Szombathely wieder aktiviert werden könnte. Als Beleg für die angebliche beiderseitige hohe Priorität für dieses Vorhaben wurden Absichtserklärungen aus Ungarn, etwa von - sachlich unzuständigen – KomitatsvertreterInnen zitiert. Ist Ihnen bekannt, dass seitens der Republik Ungarn (und insbesondere seitens zuständiger und verantwortlicher Stellen!) keinerlei verbindliche Zusagen existieren, den erforderlichen Streckenausbau der Strecke Oberwart-Szombathely auf ungarischem

Gebiet fortzusetzen und zu finanzieren?

Antwort:

Wie bereits in der Einleitung ausgeführt, werden mit dem Ausbau der Stammstrecke der SRB drei Ziele verfolgt (Sicherung des Güterverkehrs, Pendlerverbindung nach Wien und Verbindung zweier Regionen über die Grenze hinweg). Eingedenk der Tatsache, dass eine grenzüberschreitende Verbindung als Mittelfristkonzept zu sehen ist, wurden die Prioritäten des bmvit auch immer in der angeführten Reihenfolge gesehen. Nichts desto weniger war es die grundsätzliche Aufgabe der Landesregierung, die Grobplanungen für die Konkretisierung des Grenzübertrittes vorzunehmen und die entsprechenden politischen Vorgespräche zu führen. Deshalb wurde auch der bereits vorhin erwähnte Planungsvertrag zwischen dem Bund und dem Land Burgenland abgeschlossen.

Frage 9:

Ist Ihnen bekannt, dass zwischen Ungarn und Österreich kein Vertrag existiert, den erforderlichen Streckenausbau der Strecke Oberwart-Szombathely auf ungarischem Gebiet fortzusetzen und zu finanzieren?

Antwort:

Ein diesbezüglicher Vertrag sollte auf Grundlage der abgeschlossenen Grobplanungen verhandelt und errichtet werden.

Frage 10:

Ist Ihnen bekannt, dass ein grenzüberschreitender Infrastrukturausbau dieser Art ohne verbindliche zwischenstaatliche Vereinbarungen noch nie stattgefunden hat?

Antwort:

Es ist mir nicht nur bewusst, dass für grenzüberschreitende Infrastrukturverbindungen zwischenstaatliche Vereinbarungen notwendig sind, es ist mir auch klar, dass erst dann über derartige Vorhaben Verträge abgeschlossen werden können, wenn die Vorfragen geklärt wurden. Ich möchte jedoch betonen, dass meine Amtskollegen in der ungarischen Regierung einer derartigen Verbindung gegenüber nicht uninteressiert waren, jedoch, genau so wie ich, auf die Ergebnisse einer entsprechenden Grobplanung warteten.

Fragen 11 und 12:

Können Sie ausschließen, dass die von Ihrem Haus in den letzten Wochen und Monaten nachdrücklich betriebenen Versuche, beim ungarischen Verkehrsminister eine Einladung nach Österreich zu platzieren, im Zusammenhang mit den oben beschriebenen Vorgängen steht?

Können Sie ausschließen, dass Sie über die oben beschriebenen Vorgänge unvollständig informiert wurden und der Vorwand Transit nur dazu dient, den ungarischen Verkehrsminister nach Österreich zu locken und Sie als ahnungsloses Werkzeug Ihres Apparates fungieren?

Antwort:

Zum Einen darf ich Ihren Unterstellungen, dass mein Haus mich nicht vollständig über die Vorhaben informiert, oder dass ich ein ahnungsloses Werkzeug eines Apparates sei, schärfstens entgegentreten, denn diese untergriffigen Vorwürfe haben sich weder meine Mitarbeiter verdient, noch bin ich bereit derartige Vorwürfe an mich zu akzeptieren.

Zum Anderen darf ich Sie darüber informieren, dass auch mit Ungarn sehr viele Gesprächsthemen, den Verkehr betreffend, vorhanden sind, die im Rahmen derartiger Arbeitstreffen stets unter extrem freundschaftlichen Beziehungen sehr effizient verhandelt werden.

Frage 13:

In der parlamentarischen Anfragebeantwortung 3970/AB XXI.GP, eingelangt am 08.08.2002, ist zu lesen: "Der Südburgenländischen Regionalbahn GmbH wurde zwar am 12.9.1995 für die Strecken Oberwart - Oberschützen und Oberwart - Rechnitz die Konzession als Nebenbahn für Personen- und Güterverkehr verliehen, der Betrieb im Sinne der Konzession wurde noch nicht aufgenommen. Derzeit betreibt die Südburgenländische Regionalbahn GmbH, die Strecke zwischen Oberwart und Rechnitz als Anschlussbahn." Wieso wurde, wie den Teilheften zum Bundesvoranschlag in den letzten Jahren unter 1/65158 zu entnehmen ist, der Südburgenländischen Regionalbahn GmbH alljährlich ansehnliche Summen unter dem Titel "gemeinwirtschaftliche Leistungen" überwiesen, wo doch der Betrieb im Sinne der Konzession noch nicht aufgenommen wurde?

Antwort:

Zu dieser Frage verweise ich auf die Antwort unter Punkt 2 b.

Frage 14:

Wenn die Südburgenländische Regionalbahn, wie der BM für Verkehr, Innovation und Technologie in der parlamentarischen Anfragebeantwortung 3970/AB XXI.GP feststellt, den Betrieb im Sinne der Konzession noch nicht aufgenommen hat, wieso darf sie dann Eisenbahnbetrieb führen, der als gemeinwirtschaftliche Leistung anerkannt wird?

Antwort:

Ein Eisenbahnbetrieb wird auf Grundlage der Genehmigung als Anschlussbahn und nach dem Veranstaltungsgesetz des Burgenländischen Landtages geführt. Es wurden, wie bereits erwähnt, keine gemeinwirtschaftlichen Leistungen bezahlt. Ich möchte allerdings betonen, dass jener Güterverkehr, der auf Grundlage des Anschlussbahnbetriebes geführt wird, eine nicht unbedeutende Umweltentlastung in dieser Region darstellt.

Frage 15:

Die Südburgenländische Regionalbahn GmbH betreibt die Märchen- und Erlebnisbahn gemäß dem burgenländischen Veranstaltungsgesetz. Wenn gemeinwirtschaftliche Leistungen im Sinne von Eisenbahnverkehr erbracht worden sind, reicht für diesen Verkehr jedoch weder eine Genehmigung als Anschlussbahn noch eine Genehmigung gemäß dem Veranstaltungsgesetz. Da das BMVIT dennoch Mittel für gemeinwirtschaftliche Leistungen überwiesen hat, muß das BMVIT den konzessionslosen und möglicherweise illegalen Betrieb aufgrund groben Kontrollversagens - aus welchen Gründen auch immer - jahrelang entweder nicht wahrgenommen oder ignoriert haben. Aus dem Blickwinkel von Fahrgästen, Güterverkehrskunden, Verkehrssicherheit und SteuerzahlerInnen wäre es äußerst erstaunlich, würden entsprechende Zahlungen seitens des BMVIT ohne Vergewisserung über ihre Rechtmäßigkeit im Sinne zB der allgemeinen Sparsamkeits- und Sorgfaltsbestimmungen beim Umgang mit öffentlichen Mitteln oder gar trotz offenkundig nicht widmungskonformer Mittelverwendung getätigt.

Wann hat das BMVIT die letzten Kontrollen hinsichtlich der Südburgenländischen Regionalbahn GmbH durchgeführt und falls solche jemals durchgeführt wurden, von wem wurden diese jeweils durchgeführt?

Antwort:

Ich darf nochmals darauf hinweisen, dass die Zahlungen des bmvit aus dem Titel „gemeinwirtschaftliche Leistungen“ ursprünglich für die geführten Güterverkehre erfolgten und im Rahmen der Umstellung der Güterverkehrsförderung für alle Privatbahnen auf Erhaltungsaufwendungen – analog zur Anschlussbahnförderung – dann allen Privatbahnen unter letzterem Titel zuerkannt wurden, so auch der SRB. Im Hinblick auf diese Tatsache wurden die Mittel widmungskonform verwendet.

Kontrollen wurden von meinen Mitarbeitern und externen Dritten durchgeführt, dies wurde ebenfalls bereits ausgeführt.

Frage 16:

Wann und in welcher Weise haben Sie bzw. das BMVIT in den letzten Jahren im einzelnen gegenüber dem Mittelempfänger darauf hingewiesen, unter welchen Bedingungen die Finanzierungsmittel zu verwenden sind (vgl. auch Ihre Ausführungen "im Allgemeinen" in der Anfragebeantwortung 1325/AB XXII.GP)? Wir ersuchen um schriftliche Belege für Ihre Angaben.

Antwort:

Die Förderungsempfänger werden mit jedem Förderungsübereinkommen, dass seitens der Förderungsnehmer zu fertigen ist, auf die geltenden Förderungsbedingungen hingewiesen. Entsprechend diesen Förderungsbedingungen sind auch Abrechnungen und Zwischenberichte zu legen sowie eine jederzeitige Einschau durch Mitarbeiter des bmvit bzw. durch Beauftragte des bmvit zu gestatten. Diese Förderungsbedingungen geben dem bmvit einerseits das Recht zur Kontrolle und andererseits auch das Recht im Falle von Missbrauch Förderungsmittel zurück zu fordern.

Eine Mittelauszahlung kann nur erfolgen, wenn sich der Förderungsnehmer den Bedingungen des Förderungsübereinkommens unterwirft und diese „Unterwerfung“ durch seine Unterschrift bestätigt.

Wenn ich mich recht erinnere, betraf die von Ihnen angeführte Anfrage 1325 die LILO und es wurde mir in dieser Anfrage der Vorwurf gemacht, dass ich nicht bereits vor Unterfertigung des Förderungsübereinkommens Zahlungen geleistet habe.

Frage 17:

Werden Sie nach Überprüfung obiger Vorgänge Konsequenzen

- a) in Ihrem Haus,
- b) gegenüber dem erwähnten Unternehmen ziehen? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Aus meiner Sicht sind die Probleme weder durch das bmvit noch durch die SRB entstanden. Die SRB hat, entsprechend den gegebenen Möglichkeiten, alle Auflagen des bmvit und des Landes Burgenland zu erfüllen versucht. Wenn allerdings seitens Dritter die Prioritäten ständig geändert werden, dann ist es weder für ein Unternehmen, wie es die SRB darstellt, noch für das bmvit klar nachvollziehbar, welche Richtung tatsächlich gewählt werden soll.

Frage 18:

Ist der gesamte Abschnitt Oberwart-Staatsgrenze der Schienenstrecke Oberwart-Szombathely durch die bisherigen Maßnahmen wieder in für Güter- und Personenverkehr nutzbaren Zustand gebracht worden, und wenn nein, welche Abschnitte der Strecke sind tatsächlich a) derzeit, b) per Herbst 2005 in einem für öffentlichen Personen- und Güterverkehr geeigneten Zustand?

Antwort:

Der Zeitpunkt der Aufnahme eines öffentlichen Güter- und Personenverkehrs ist derzeit zur Gänze vom Land Burgenland abhängig. Einerseits bedarf es zum vollständigen Ausbau der Strecke zwischen Unterwart und Großpetersdorf, im Sinne des zwischen dem Land Burgenland und dem bmvit geschlossenen Förderungsübereinkommens, noch der Erlassung einzelner Baugenehmigungen durch das Land Burgenland (derzeit noch immer offen). Andererseits ist das Land Burgenland aufgefordert, sein Interesse am Ausbau dieser

Schienenverbindung durch Anweisung der beiden noch offenen Finanzierungsraten 2004 und 2005 durchzuführen, ohne welche ein Weiterbau an der Strecke aus finanzieller Sicht nicht möglich ist. Darüber hinaus hat das Land Burgenland die Grobplanung hinsichtlich der Definition des Grenzübergangspunktes und der Weiterführung nach Szombathely durchzuführen. Ohne diese Grobplanung und ohne Anweisung der beiden noch offenen Raten ist weder derzeit noch zukünftig eine Schienenverbindung zwischen Oberwart und Szombathely realisierbar.

Frage 19:

Bleiben Sie trotz der eindeutig anderen Sachlage bei der von Ihnen am 26.1.2005 (vgl. u.a. APA-OTS) verbreiteten Erklärung, dass "der Ausbau" der "Verbindung Oberwart-Szombathely" ausschließlich wegen des noch nicht rechtlich fixierten Übergabepunktes an der Staatsgrenze "derzeit stockt"?

Antwort:

Ja, diese Aussage ist weiterhin gültig, nachdem seitens des Landes Burgenland kein definitiver Beschluss zur Realisierung der weiteren Maßnahmen vorhanden ist.

Frage 20:

Ist Ihnen bekannt, dass die einzigen in Grenznähe gesetzten Schritte seitens der Südburgenländischen Regionalbahn GmbH derzeit darin bestehen, im Raum Rechnitz Schienen zu entfernen und die Anlage eines Radwegs zu ventilieren (vgl Bericht in der BVZ, Woche O5/2005)?

Antwort:

Dazu darf festgestellt werden, dass der Streckenabschnitt, in welchem die Schienen entfernt wurden, bereits 1953 eingestellt wurde und für diesen Streckenabschnitt auch keine Anschlussbahngenehmigung für die SRB erteilt wurde. Nachdem das Land Burgenland einen Grenzübergangspunkt in der Höhe von Burg und nicht bei Rechnitz ins Auge fasst, ist die kolportierte Vorgangsweise für das Gesamtprojekt unerheblich. Nichts desto weniger wäre es von Vorteil, wenn das Land Burgenland seine Aufgabe hinsichtlich der Grobplanungen nach Szombathely erfüllt hätte und auf Grundlage dieser Grobplanungen vollständige Klarheit über die weitere Streckenführung herrschen würde.

Frage 21:

Welche Schritte werden Sie im einzelnen bis wann setzen, um den zahlreichen Ankündigungen zur Wiederherstellung der Schienenverbindung Oberwart-Szombathely tatsächlich über Großpetersdorf hinaus die zur lückenlosen Herstellung dieser Verbindung nötigen Taten folgen zu lassen?

Antwort:

Die Vorgangsweise ergibt sich aus der Beantwortung der o.a. Fragen.

Mit freundlichen Grüßen