

2137/AB-BR/2005

Eingelangt am 16.09.2005

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-10.000/0038-I/CS3/2005 DVR:0000175

An den
Präsidenten des Bundesrates
Peter Mitterer

Parlament
1010 Wien

Wien, . September 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche Anfrage Nr. 2338/J-BR/2005 betreffend Bahnprojekte im Burgenland, die die Bundesräte Mag. Pehm und GenossInnen am 21. Juli 2005 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 bis 3:

Können diese Projekte des Pakets 1 a im vorgesehenen Realisierungszeitraum verwirklicht werden?

Wenn nein, warum wurde der Zeitplan nicht eingehalten?

Wenn ja, ist die Finanzierung dieser Projekte für diesen Zeitraum gesichert?

Antwort:

Grundlage für die Erstellung des Rahmenplanes war vor allem der Generalverkehrsplan Österreich - 2002 (GVP-Ö). Als weitere Vorgabe waren die Bestimmungen des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 verbindlich, wonach die bereits der HL-AG und der BEG übertragenen Vorhaben jedenfalls in den Rahmenplan aufzunehmen waren. Weiters waren für die Erstellung des Rahmenplanes 2005 - 2010 die finanziellen Vorgaben des Bundesministeriums für Finanzen zu beachten und war auch darauf Bedacht zu nehmen, dass bereits laufende Vorhaben ohne kostentreibende Verzögerungen weitergeführt und fertiggestellt werden können.

Auf Grund der angeführten gesetzlichen bzw. faktischen Vorgaben mussten die in der Anfrage genannten Projekte hinsichtlich ihres Realisierungszeitraumes einer Neubetrachtung unterzogen werden.

Fragen 4, 7 und 8:

Wann werden dann diese Projekte realisiert werden?

Um welche Investitionssummen handelt es sich bei den einzelnen für die Vorfinanzierung vom Land vorgeschlagenen Projekte?

Wann rechnen sie mit dem Baubeginn bzw. mit der Fertigstellung der Projekte Neusiedl - Wulkaprodersdorf, Deutschkreuz - Neckenmarkt (Elektrifizierung) sowie der Schleife Müllendorf?

Antwort:

Die Elektrifizierung Wiener Neustadt - Loipersbach-Schattendorf (-Sopron) mit einem Investitionserfordernis von rund 19,1 Mio € soll laut aktuellem Rahmenplan 2009 begonnen und bis 2013 fertig gestellt sein.

Die Schleife Müllendorf (Wulkaprodersdorf) mit einem Investitionserfordernis von rund 14,0 Mio € soll laut aktuellem Rahmenplan ebenfalls 2009 begonnen und bis 2011 fertig gestellt sein.

Die Elektrifizierung Neusiedl am See - Eisenstadt - Wulkaprodersdorf konnte auf Grund der zu den Fragen 1 bis 3 erläuterten Vorgaben nicht in den aktuellen Rahmenplan aufgenommen werden.

Hinsichtlich einer allfälligen Reaktivierung der Strecke Oberwart - Szombathely sind noch Abstimmungen mit Ungarn erforderlich, welche im Rahmen des durch Österreich und Ungarn bilateral eingesetzten Korridormanagements erfolgen sollen.

Der zweigleisige Ausbau der Pottendorfer Linie in Wien (Meidling bis Inzersdorf Metzgerwerke) ist voll im Gange. Der weitere zweigleisige Ausbau bis Wampersdorf wird zeitgerecht bei der Fortschreibung des Rahmenplanes berücksichtigt werden.

Die Errichtung der Schleife Ebenfurth ist im GVP mit einem Investitionserfordernis von rund 7,3 Mio. € ausgewiesen; die Voruntersuchungen für diese „kleine Schleife Ebenfurth“ haben ergeben, dass eine ortsnahe Schleife in Ebenfurth zwar technisch machbar, jedoch praktisch

kaum durchsetzbar ist, da die neue Trasse durch Siedlungsgebiet führen würde und die Abtragung einiger Wohnobjekte zur Folge hätte. Es wird daher alternativ eine autobahnahe Trasse als Verbindung zwischen Wampersdorf und Müllendorf untersucht („Große Schleife Ebenfurth“). Erste Kostenschätzungen haben ein Investitionserfordernis von rund 50 Mio. € ergeben.

Fragen 5 und 6:

Wird der Bund das Angebot der Vorfinanzierung annehmen?

Haben sie bereits Schritte gesetzt, um eine entsprechende Vereinbarung mit dem Land Burgenland abzuschließen?

Antwort:

Die seitens des Landes Burgenland angebotene Vorfinanzierung für einzelne Vorhaben habe ich in meinem Schreiben vom 11. Februar 2005 an den Landeshauptmann von Burgenland außerordentlich begrüßt. Konkret geht es um die vorgezogene Realisierung der Schleife Müllendorf sowie die vorgezogene Elektrifizierung der Strecke Neusiedl am See - Eisenstadt. Seitens Landeshauptmann Niessl wurde in einem Schreiben vom 29.06.2005 an den Vorstandssprecher der ÖBB-Holding AG, Mag. Martin Huber, das Interesse an der Vorziehung weiterer Infrastrukturmaßnahmen, wie zum Beispiel der Elektrifizierung Deutschkreutz - Neckenmarkt, bekundet. Dies habe ich zum Anlass genommen, weitere Gespräche zwischen dem BMVIT, dem Land Burgenland sowie den Österreichischen Bundesbahnen zu veranlassen. Diesbezüglich laufen derzeit Verhandlungen, um die Einzelheiten für eine vertragliche Regelung abzustimmen.

Frage 9:

Welche Maßnahmen haben sie unternommen, um den wachsenden Verkehr in der Ostregion verstärkt auf die Schiene zu bringen?

Antwort:

Zu angesprochenen Maßnahmen zur Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene ist festzuhalten, dass gerade in letzter Zeit zahlreiche das Burgenland betreffende Schienenausbauprojekte abgeschlossen wurden.

Hierbei sind u.a. zu nennen:

- Neubau der Strecke Parndorf - Kittsee für eine Geschwindigkeit von 160 km/h samt modernster sicherungstechnischer Ausstattung der Strecke und der Bahnhöfe sowie die technische Sicherung der Eisenbahnkreuzungen und Umsetzung entsprechender Lärmschutzmaßnahmen.
- Modernisierung der Strecke Wien - Nickelsdorf sowohl in oberbautechnischer als auch in sicherungstechnischer Hinsicht. Die Strecke ist auch als Pilotstrecke für das einheitliche europäische Zugsicherungssystem „ETCS“ vorgesehen. Die diesbezüglichen Baumaßnahmen befinden sich vor der Fertigstellung.

- Ausbau der Strecke Neusiedl - Pamhagen mit oberbautechnischer Sanierung, Errichtung von Stellwerksanlagen, technische Sicherung von Eisenbahnkreuzungen und Elektrifizierung der Strecke.
- Einrichtung eines Zugleitbetriebes auf der Strecke Wiener Neustadt - Sopron mit Modernisierung der kompletten technischen Infrastruktur.
- Ausbau der Strecke Wiener Neustadt - Friedberg für eine Geschwindigkeit von bis zu 120 km /h sowie umfangreiche Maßnahmen zur sicherungstechnischen Verbesserung an Bahnhofs- und Streckenausrüstung und zur technischen Sicherung der Eisenbahnkreuzungen.

Mit freundlichen Grüßen