

An den
Präsidenten des Bundesrates
Reinhard Todt

GZ. BMVIT-10.000/0008-I/PR3/2018

1017 W i e n

Wien, am 15. Juni 2018

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Bundesräte Stögmüller, Freundinnen und Freunde haben am 18. April 2018 unter der **Nr. 3476/J** an mich eine schriftliche Anfrage betreffend Bahnschleife Eisenstadt gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie hoch sind – unterteilt in die einzelnen Teilbereiche der bedienten Strecken – die Entgelte, die das Bundesland Burgenland lt. Verkehrsdienstevertrag für das Jahr 2018 an die ÖBB entrichtet?*

Das Land Burgenland bestellt bei den ÖBB Zugkilometer in der Höhe von 411.512 p.a. Der Bund bestellt im Burgenland 1.863.190,9 Zugkilometer p.a.

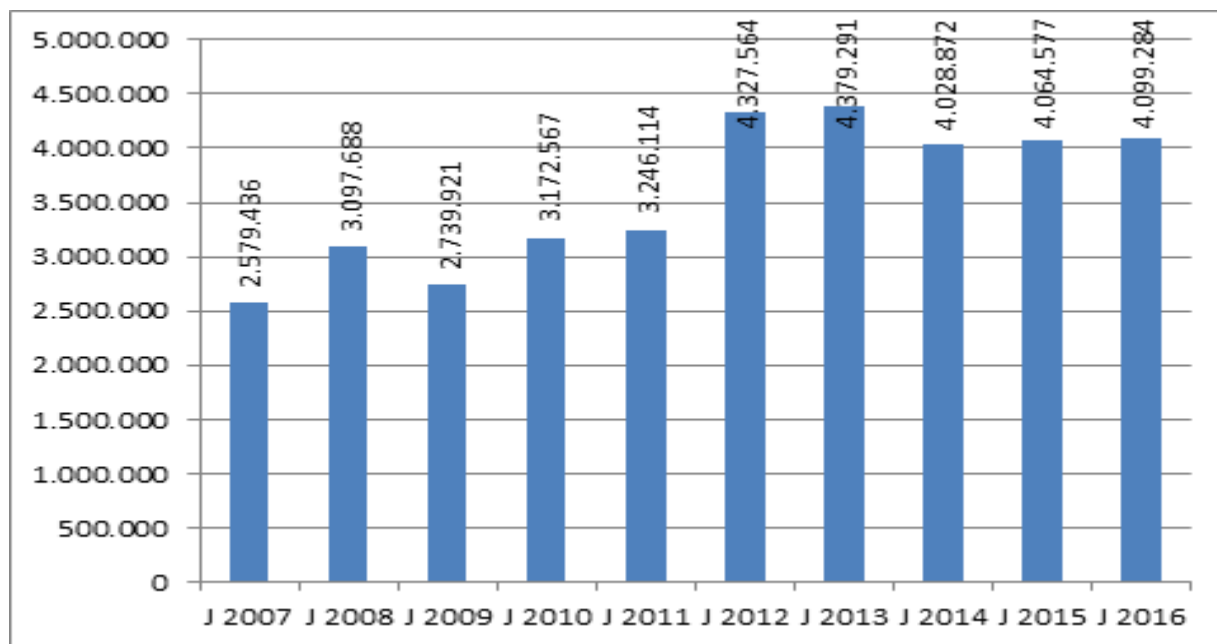
Die Leistungsbestellung durch das Land Burgenland beträgt aktuell € 3.428.885, davon € 226.381 anteilig als Qualitätsbestellung zur Führung von 10 Talenttriebwagen im Burgenland. Eine Aufteilung der Besteller-Entgelte auf Teilbereiche kann auf Basis des bestehenden Vertrages nicht durchgeführt werden.

Zu Frage 2:

- *Wie viele beförderte Personen wurden 2017 pro Tag auf der Strecke Eisenstadt – Wulkaprodersdorf gezählt?*
 - a. *Wie sieht die Fahrgastentwicklung im Vergleich zu den letzten 10 Jahren aus? (jährlich aufgelistet)*

Die Nahverkehrsreisenden konnten im gesamten Burgenland seit 2007 um 59% gesteigert werden (siehe Grafik). Einen großen Beitrag leistete die Elektrifizierung der Pannoniabahn (Fertigstellung 2009). Im Jahr 2014 kam es zu größeren Fahrplanänderungen (Vertaktung Morgenverkehr) und zu einer Anhebung des Tarifes. In diesem Jahr war daher ein leichter Rückgang zum Vorjahr zu verzeichnen.

Der Streckenabschnitt Eisenstadt – Wulkaprodersdorf wurde im Jahr 2017 täglich von 696 Reisenden frequentiert.

Zu Frage 3:

- *Welche Verbesserungen wurden von Seiten der ÖBB unternommen, um die Fahrgastzahlen sowie die Servicequalität auf der Bahnstrecke Eisenstadt- Wulkaprodersdorf in den letzten Jahren zu verbessern?*
 - a. *Wie hoch waren die finanziellen Mittel, die (aufgelistet nach Bund/Land/ÖBB) für die jeweiligen Verbesserungen aufgewendet wurden?*

Im Jahr 2009 wurde die Strecke im Abschnitt Neusiedl am See – Wulkaprodersdorf elektrifiziert. Die Bahnhöfe sind barrierefrei ausgeführt und durch den Einsatz der modernen Niederflurtriebwagen vom Typ 4124 haben unsere Reisenden einen optimalen Reisekomfort.

Im Zuge der Elektrifizierung konnte die Streckenhöchstgeschwindigkeit in Kombination mit den neuen modernen Triebwagen von 80 km/h auf 120 km/h ausgebaut werden.

Durch diese Investition ist es nun möglich, auf der Strecke elektrisch betriebene Nahverkehrstriebwagen (Talent) einzusetzen. Mit dem sog. Flügelzugkonzept in Neusiedl am See werden Züge als Direktverbindung zw. Wien über Eisenstadt nach Wulkaprodersdorf geführt. Für die Fahrgäste entfällt dadurch die Notwendigkeit in Neusiedl umzusteigen.

Es gibt auch eine Kooperation mit dem Tourismus. Der Radtramper Neusiedl bringt viele Tagesgäste via Bruck/Leitha nach Neusiedl. Für Nutzer des Kirschblütenradweges besteht ein ausreichendes und attraktives Bahnangebot.

Die Gesamtkosten der Elektrifizierung der Strecke Wulkaprodersdorf – Eisenstadt – Neusiedl am See betragen rund € 40 Mio. (Kostenbeitrag des Landes Burgenland rund € 8 Mio.).

Zu Frage 4:

- *Welche konkreten Verbesserungen sind für die nächsten Jahre geplant, um eine Erhöhung der Fahrgastzahlen bzw. der Servicequalität zu erreichen?*
 - a. *Geben Sie eine Übersicht mit den jährlich in Aussicht genommenen Verbesserungen an.*

Eine maßgebliche Verbesserung in der Relation Eisenstadt – Wien ist mit Fertigstellung des Ausbaus der Pottendorfer-Linie zu erwarten. Dabei werden Fahrzeitverkürzungen zwischen Eisenstadt und Wien von derzeit über einer Stunde auf 45 Minuten durch die geplante Realisierung der Schleife Eisenstadt ab frühestens 2021, den geplanten 2-gleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie bis 2023 und die geplante Umsetzung der Schleife Ebenfurth bis 2026 erzielt.

Zu Frage 5:

- *Seit über einem Jahrzehnt wird über das Projekt „Bahnschleife Eisenstadt“ diskutiert. Welche Details dieses Projekts liegen Ihnen bzw. Ihrem Ministerium diesbezüglich vor?*

Es liegt ein Einreichprojekt vor. Die Finanzierung des Projektes ist über den Rahmenplan der ÖBB-Infrastruktur AG sichergestellt.

Zu Frage 6:

- *Liegt Ihnen bereits eine konkrete Detailplanung für das Projekt „Bahnschleife Eisenstadt“ vor?*
 - a. *Seit wann und in welchem Umfang liegt eine solche Detailplanung vor?*

Es existiert eine Detailplanung zur Einreichung sowie zur Bescheid-Erwirkung im bmvit.

Zu Frage 7:

- *Mit welchen Kosten ist bei Realisierung der „Bahnschleife Eisenstadt“ zu rechnen?*
 - a. *Geben Sie bitte die konkreten Kosten für die einzelnen Maßnahmen an.*
 - b. *In welchem Verhältnis Bund/Land/Gemeinde werden die Kosten aufgeteilt?*
 - c. *Wenn die Kostenaufteilung noch in Verhandlung steht, welchen Kostenschlüssel wird von den ÖBB bzw. dem Ministerium angestrebt?*

Valorisiert umfasst der Bau Kosten in der Höhe von rund € 20 Mio. Laut Sideletter zum Infrastrukturvertrag vom 23.03.2011 beträgt der Kostenbeitrag des Landes Burgenland pauschal € 2 Mio.

Zu Frage 8:

- *Wann wird mit dem Bau der „Bahnschleife Eisenstadt“ begonnen?*

Es ist geplant, mit dem Bau der „Bahnschleife Eisenstadt“ nach Vorliegen der rechtsgültigen Bescheide zu beginnen. Im aktuell gültigen Rahmenplan 2018-2023 ist die Umsetzung des Projektes im Zeitraum 2022-2024 unterstellt.

Zu Frage 9:

- *Wann wird die „Bahnschleife Eisenstadt“ in Betrieb gehen?*

Nach Vorliegen der rechtsgültigen Bescheide wird die „Bahnschleife Eisenstadt“ frühestens 2021 in Betrieb gehen. Im aktuell gültigen Rahmenplan 2018-2023 ist die Umsetzung des Projektes im Zeitraum 2022-2024 unterstellt.

Zu Frage 10:

- *Derzeit beträgt die Fahrzeit von Eisenstadt Bahnhof nach Wien Meidling über Wulkaprodersdorf fahrplanmäßig mindestens 1 Stunde und 2 Minuten. Welche Zeitersparnis genau soll mit der Errichtung der Schleife Eisenstadt/Wulkaprodersdorf erzielt werden?*

Die Zeitersparnis wird vier bis acht Minuten, je nach Referenzbetriebsprogramm (Umsteigen oder Stürzen, also der Fortsetzung der Zugfahrt entgegen der bisherigen Richtung), betragen.

Zu Frage 11:

- *Mit welcher endgültigen Fahrzeit ist zu rechnen, wenn alle baulichen Maßnahmen auf der Strecke Eisenstadt-Wien, inklusive des Baus der Schleife Ebenfurth, erfolgt sind?*

Wenn alle baulichen Maßnahmen auf der Strecke Eisenstadt - Wien, inklusive des Baus der Schleife Ebenfurth, erfolgt sind, ist mit einer endgültigen Fahrzeit von 45 Minuten zu rechnen.

Zu Frage 12:

- *Welche konkreten Maßnahmen müssten zusätzlich erfolgen, um die Fahrzeit weiter zu reduzieren?*

Es sind keine weiteren Maßnahmen angedacht.

Zu Frage 13:

- *Eine Zugverbindung von Eisenstadt nach Wien ohne Umstieg in den aus Deutschkreuz kommenden Zug hat Auswirkungen auf den gesamten Fahrbetrieb.*
 - a) *Wird die Streckenführung über den jetzigen Bahnhof Wulkaprodersdorf laufen?*
 - b) *Werden eigene Züge von Eisenstadt nach Wien und zurück fahren?*
 - c) *Werden weiterhin eigene Züge von Deutschkreuz nach Wien und zurück geführt werden?*
 - d) *Werden Züge von Deutschkreuz nach Wien und umgekehrt über Eisenstadt fahren, oder werden in Zukunft jene Fahrgäste, die im Zug aus Deutschkreuz sitzen, umsteigen müssen?*
 - e) *Werden diese Züge in Eisenstadt mit einem anderen Zug zusammengekoppelt?*
 - f) *Werden die Züge von Eisenstadt nach Wien und umgekehrt in Müllendorf an die von Deutschkreuz kommenden angekoppelt werden?*
 - a. *Wenn ja, welcher Zeitrahmen ist für die Kopplung veranschlagt?*

Die Fahrplanplanung erfolgt gemäß ÖPNRV-G 1999 in Abstimmung mit den regionalen Gebietskörperschaften. Nach derzeitigem Planungsstand sollen direkte Züge sowohl von Eisenstadt als auch von Deutschkreuz nach Wien geführt werden, die in Müllendorf gekuppelt werden. Für Fahrten von Deutschkreuz über Eisenstadt nach Wien ist (wie bisher) ein Umsteigen in Wulkaprodersdorf vorgesehen. Die Zeiten für die Vereinigung und Trennung von Triebwägen sind in den Schienennetznutzungsbedingungen vorgegeben und betragen derzeit 4 min für das Vereinigen und 3 min für das Trennen.

- g) *Wird in Eisenstadt ein Taktknoten für alle öffentlichen Verkehrsmittel errichtet werden?*

Die Planung der Anbindungen des Busverkehrs an den Schienenpersonennahverkehr im Bahnhof Eisenstadt erfolgt durch den Verkehrsverbund Ost-Region im Auftrag der regionalen Gebietskörperschaften.

h) In Wulkaprodersdorf soll eine Park & Ride Anlage für 120 Kraftfahrzeuge errichtet werden. Für welchen Einzugsbereich von PendlerInnen wurde hier geplant und welche Anfahrtswege werden laut Planung verstärkt benutzt werden?

Die Planung erfolgte überwiegend für das lokale Einzugsgebiet, insbesondere für Wulkaprodersdorf, Siegendorf und Klingenbach.

Zu Frage 14:

- *Gibt es eine Verkehrsanalyse, wie sich der Verkehr durch die P&R Anlage in Wulkaprodersdorf verlagern wird?*

Es gibt eine Potenzial- und Umfeldanalyse zur Haltestelle Wulkaprodersdorf Nord / Schleife Eisenstadt.

Zu Frage 15:

- *Wie viele KFZ-Stellplätze stehen derzeit in Eisenstadt am Bahnhof bzw. bei der Haltestelle Eisenstadt/Schule für Bahnreisende zur Verfügung? Ist hier eine Erweiterung geplant?*

In Eisenstadt stehen 45 PKW-Stellplätze zur Verfügung, bei der Haltestelle Eisenstadt Schule gibt es keine PKW-Stellplätze. Aus heutiger Sicht gibt es keine weiteren Planungen.

Zu Frage 16:

- *Gibt es mit der Stadtgemeinde Eisenstadt Kontakte zur Entwicklung eines auf die neue Situation angepassten innerstädtischen Verkehrskonzepts?*

Es gibt im Rahmen der üblichen Abstimmungsgremien Kontakte zwischen dem bmvit und den ÖBB mit dem Land und dem VOR.

Zu Frage 17:

- *Eisenstadt hat schon derzeit eine direkte Bahnverbindung nach Wien, diese führt über Neusiedl am See. Auf dieser Strecke beträgt die fahrplanmäßige Fahrzeit 1 Stunde und 15 Minuten. Welche Maßnahmen zur Fahrzeitverkürzung sind auf dieser Strecke geplant?*

Es sind keine Maßnahmen geplant, da dies einen kompletten Neubau bedingen und dennoch gegenüber der Relation via Pottendorfer-Linie längere Fahrzeiten bedeuten würde.

Zu den Fragen 18 und 19:

- *Gibt es Planungen, den Bahnhof Müllendorf, der Ausgangspunkt für viele PendlerInnen ist, für die Umlandgemeinden öffentlich anzubinden?*
- *Gibt es Planungen, die Bahnhöfe entlang der Strecke Eisenstadt – Neusiedl am See für PendlerInnen aus den Umlandgemeinden öffentlich erreichbar zu machen?*

Die Planung der Anbindungen des Busverkehrs an den Schienenpersonennahverkehr erfolgt durch den Verkehrsverbund Ost-Region im Auftrag der regionalen Gebietskörperschaften.

Zu Frage 20:

- *Liegen Ihnen Detailplanungen für die Bahnschleife Ebenfurth vor?*
 - a. *Welcher Streckenverlauf ist in Planung?*

Schleife Ebenfurth mit Abzweigung von der Pottendorfer-Linie etwa bei km 35, dem östlichen Ortsrand von Ebenfurth folgend und Einbindung vor dem Bahnhof Neufeld an der Leitha etwa bei km 115,5.

- b. *Wann wird mit dem Bau und der Fertigstellung der Schleife Ebenfurth zu rechnen sein?*

Die Schleife Ebenfurth soll im Zeitraum von 2023 bis Ende 2026 gebaut werden.

- c. *Mit welchen Gesamtkosten rechnen Sie? (Aufgelistet Bund/Land/Gemeinden)*

Die valorisierten Kosten für die Planung betragen rund € 7 Mio., der Bau rund € 204 Mio. Vom verkehrswirksamen Burgenland-Anteil (der in Niederösterreich errichteten Schleife) in der Höhe von rund € 40 Mio. soll ein Kostenbeitrag in der Höhe von 20% (rund € 8 Mio.) vom Land Burgenland übernommen werden.

Ing. Norbert Hofer

