

---

**3476/J-BR/2018**

---

**Eingelangt am 18.04.2018**

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

## **Anfrage**

des Bundesrates David Stögmüller, Freundinnen und Freunde an den  
Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend **Bahnschleife Eisenstadt**

### ***BEGRÜNDUNG***

Seit über einem Jahrzehnt wird im Burgenland über die „Bahnschleife Eisenstadt“ diskutiert. Dabei soll es in „Zukunft“ möglich sein, von Eisenstadt in nur 45 Minuten ohne Umsteigen nach Wien zu kommen. Dafür müssten die Gleise der ÖBB mit jenen der Raaberbahn bei Wulkaprodersdorf verbunden werden. Laut diversen Medienberichten sollen auch einige Begleitbaumaßnahmen wie zB neue Haltestellen und eine Park&Ride Anlage in Wulkaprodersdorf gebaut werden.

Die Grünen streben hierbei eine gemeinsame Lösung für die PendlerInnen und die BewohnerInnen und Bewohner von Wulkaprodersdorf an. Es muss ein Gesamtverkehrskonzept mit allen Beteiligten und der Politik erarbeitet werden, das auf die Bedürfnisse der BewohnerInnen und der BahnfahrerInnen eingeht.

Die unterfertigenden BundesrätInnen stellen daher folgende

### ***ANFRAGE***

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?
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)

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

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?
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.
5. Seit über einem Jahrzehnt wird über das Projekt „Bahnschleife Eisenstadt“ diskutiert. Welche Details dieses Projekts liegen Ihnen bzw. Ihrem Ministerium diesbezüglich vor?
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?
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?
8. Wann wird mit dem Bau der „Bahnschleife Eisenstadt“ begonnen?
9. Wann wird die „Bahnschleife Eisenstadt“ in Betrieb gehen?
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?
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?
12. Welche konkreten Maßnahmen müssten zusätzlich erfolgen, um die Fahrzeit weiter zu reduzieren?

13. Eine Zugverbindung von Eisenstadt nach Wien ohne Umstieg in den aus Deutschkreutz 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?
  - g) Wird in Eisenstadt ein Taktknoten für alle öffentlichen Verkehrsmittel errichtet werden?
  - 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?
14. Gibt es eine Verkehrsanalyse, wie sich der Verkehr durch die P&R Anlage in Wulkaprodersdorf verlagern wird?
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?
16. Gibt es mit der Stadtgemeinde Eisenstadt Kontakte zur Entwicklung eines auf die neue Situation angepassten innerstädtischen Verkehrskonzepts?
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?
18. Gibt es Planungen, den Bahnhof Müllendorf, der Ausgangspunkt für viele PendlerInnen ist, für die Umlandgemeinden öffentlich anzubinden?
19. Gibt es Planungen, die Bahnhöfe entlang der Strecke Eisenstadt – Neusiedl am See für PendlerInnen aus den Umlandgemeinden öffentlich erreichbar zu machen?

20. Liegen Ihnen Detailplanungen für die Bahnschleife Ebenfurth vor?

- a. Welcher Streckenverlauf ist in Planung?
- b. Wann wird mit dem Bau und der Fertigstellung der Schleife Ebenfurth zu rechnen sein?
- c. Mit welchen Gesamtkosten rechnen Sie? (Aufgelistet Bund/Land/Gemeinden)