

II-7266 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5905/65-4-92

3385 IAB

1992 -09- 14

zu 3410 1J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Mag. Schweitzer und Kollegen vom 15. Juli 1992,
Zl. 3410/J-NR/1992 "Ausbauprojekte der Raab-
Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn (GySEV)"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 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?"

Die Bahnverbindung über Sopron nach Ungarn bietet bei entsprechenden Vorkehrungen freie Kapazitäten, die im Interesse der Förderung der regionalen Entwicklungs- und Integrationsmöglichkeiten und einer optimalen Gestaltung der weiteren Verkehrsentwicklung besser genützt werden könnten.

Der Verkehrsknoten Sopron hat für eine leistungsfähige durchgehende Verkehrsverbindung zwischen Österreich und Ungarn eine doppelte Bedeutung: nämlich in seiner Funktion im Eisenbahnkorridorverkehr, und darüberhinaus für die schienenseitige Entlastung der internationalen Straßenrouten zwischen dem Wirtschaftsraum im Osten und den Gebieten Mittel- und Westungarns einerseits und dem Westen andererseits.

Zur Kanalisierung der zu erwartenden steigenden Güterverkehrsströme gilt es, die bestehenden günstigen Voraussetzungen zu nützen, die Sopron als schienenseitiger Tarifschnittpunkt in der Funktion eines Gemeinschaftsbahnhofes der sowohl mit einem

- 2 -

Betriebszweig in Ungarn als auch mit einem Betriebszweig in Österreich tätigen Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn (RÖEE/-GySEV) darstellt.

Die Schwachstellen der Verkehrsabwicklung liegen im wesentlichen in den beengten Platzverhältnissen des Bahnhofbereiches, wobei der Personenbahnhof wesentliche Funktionen des Güterverkehrs mitübernehmen muß, für die er ursprünglich gar nicht konzipiert wurde.

Primär im österreichischen Interesse gelegen ist die Errichtung eines Kombiterminals, der dazu beitragen soll, daß der künftig zu erwartende starke internationale Güterverkehr aus dem Osten bereits ab der Grenze in Form des kombinierten Verkehrs nach bzw. durch Österreich geführt werden soll. Zur Entflechtung der erwähnten Engstelle im Personenbahnhofbereich sind mit dem Kombiterminal im Zusammenhang stehende, aber auch im Interesse des staatsvertraglich zugesicherten Eisenbahnkorridorverkehrs zwischen dem nördlichen und dem südlichen Burgenland über Ungarn gelegene, Bahnhofsumbaumaßnahmen notwendig.

Die RÖEE hat meinem Ressort auf diese österreichische Interessenslage abgestellte Projektsunterlagen mit dem Ansuchen um Förderung der erforderlichen Investitionen im Rahmen des Ostgrenz-Sonderinvestitionsprogrammes vorgelegt. Die Schätzkosten für diese Maßnahmen betragen rd. 60 Mio S; sie sollen in den nächsten Jahren etappenweise umgesetzt werden.

Zur Zeit ist noch die Detailprüfung, insbesondere auf den notwendigen Umfang und die eisenbahnfachliche Eignung, im Gange.

Zu den Fragen 2 und 3:

"Erhielt die GySEV in den vergangenen Jahren für Ausbauprojekte auf österreichischem oder ungarischem Staatsgebiet, insbesondere 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?"

Die RÖEE erhielt für die Elektrifizierung des österreichischen Streckenabschnittes keine öffentlichen Förderungsmittel von österreichischer Seite. Die Elektrifizierung erfolgte vielmehr ausschließlich aus eigenen Mitteln der RÖEE und einem Darlehen des ungarischen Betriebszweiges an den österreichischen Betriebszweig der RÖEE.

Auch für die Aufrechterhaltung ihres Betriebes erhält die RÖEE keine öffentlichen Mittel von österreichischer Seite. Die Mittel, die die RÖEE genauso wie alle anderen in Österreich gelegenen nicht-bundeseigenen Bahnen nach dem Privatbahnunterstützungsgesetz beziehen, sind zum einen Abgeltungen für aus öffentlichen Interessen eingeräumte Tarifiermäßigungen. Diese Tarifabgeltungen erhalten im übrigen auch die ÖBB in analogem Maße nach dem geltenden Bundesbahngesetz. Für die RÖEE betragen die vom Bund geleisteten Abgeltungen für gemeinwirtschaftliche Tarifiermäßigungen im vergangenen Jahr 25,6 MioS.

Die RÖEE erhält auch, ebenso wie alle anderen österreichischen Privatbahnen, Investitionshilfen, die vom Bund und vom Land zu gleichen Teilen bereitgestellt werden. Die Bundesmittel für die RÖEE betragen im Rahmen des laufenden mittelfristigen Investitionsprogrammes jährlich 7 Mio S.

Zu Frage 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)?"

Die zur Zeit bestehenden und offenbar angesprochenen Zahlungen beziehen sich auf zum gegenseitigen Vorteil bestehende betriebliche Kooperationen und die Abgeltung der wechselseiti-

- 4 -

gen Leistungen. Die ÖBB zahlen jährliche Kostenersätze an die RÖEE/GySEV in Höhe von insgesamt 1,5 Mio S, wobei der Großteil auf Güterzugleistungen entfällt, die zur Einsparung von Triebfahrzeugkilometern über die RÖEE-Strecke laufen. Die RÖEE zahlt jährlich ca. 3,4 Mio S an die ÖBB für die Bereitstellung von Fahrbetriebsmitteln im Rahmen des attraktivierten und erweiterten Verkehrsangebotes im Verkehrsverbund Ost-Region.

Ein Benützungsentgelt für die Eisenbahninfrastruktur nach den jüngst von der EG aufgestellten Grundsätzen, wie sie in das neue Bundesbahngesetz Eingang finden sollen, wird in nächster Zeit österreichweit im internationalen Konnex auszuarbeiten sein und wird künftig gewiß auch im vorliegenden Zusammenhang einen Maßstab bilden.

Zu Frage 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?"

Bei der Elektrifizierung der österreichischen Strecke der RÖEE wurde auch der auf ÖBB-Grund liegende Teilabschnitt Neufeld a.d. Leitha Brückenmitte - Bahnhof Ebenfurth ausschließlich auf Kosten der RÖEE hergestellt.

Was den Bahnhof Ebenfurth anlangt, handelte es sich um bei nach wie vor in Europa bestehenden unterschiedlichen Eisenbahnstromsystemen übliche Adaptionen. Wäre der Stromwechsel an anderen Bahnhöfen, so wären auch dort entsprechende Adaptionen notwendig gewesen.

Zu Frage 6:

"Welche genauen Ausbaumaßnahmen sind im Rahmen der Errichtung des Terminals Sopron geplant, insbesondere:

- 5 -

- 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 Ausbaues des Bahnhofes Sopron Verbesserungen auf der Strecke nach Lackenbach geplant, wo nach Einstellung des Personen- und teilweise des Gesamtverkehrs nach Rattersdorf die eisenbahnmäßige Erschließung unbefriedigend ist?"

Zu a) und c):

Im Hinblick auf die erwähnten Kapazitätsreserven im bestehenden Eisenbahnnetz ergibt sich bei den ÖBB keine unmittelbar aktuelle Ausbaunotwendigkeit. Eine allfällige Frage des Stromsystems stellt sich daher zur Zeit noch nicht.

Zu b):

Im Hinblick auf die großräumige Funktion ist in dem Zusammenhang auf die Untersuchungen zu einem hochleistungsfähigen Ausbau der Strecke nach Budapest hinzuweisen, wie sie in laufenden Kontakten zwischen der österreichischen und ungarischen Seite sowohl auf Ebene der Verkehrsminister als auch der Bahnen verfolgt werden.

Zu d):

Die Personenverkehrsverbindung über Sopron nach Lackenbach ist in die Attraktivierung des Verkehrsangebotes und den Verkehrsverbund einbezogen.

Die Modernisierung des Bahnhofes Sopron wird für diese Verbindungen verbesserte Voraussetzungen durch die getrennte Bahnsteiggestaltung in Sopron bilden.

- 6 -

Zu Frage 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?"

Die Frage einer Wiedererrichtung der nicht mehr bestehenden Eisenbahnverbindungen zwischen Oberpullendorf und Kőszeg sowie zwischen Rechnitz und Szombathely wurden von der österreichischen und ungarischen Seite geprüft, wobei beide Bahnen zum übereinstimmenden Ergebnis kamen, daß zur Zeit eine Reaktivierung zur Bewältigung des Güterverkehrs nicht erforderlich ist.

Diesen beiden Verbindungen käme also primär nur eine regionale Bedeutung zu. Eine Weiterverfolgung setzt neben Kosten-Nutzen-erwägungen für derartige Streckenerrichtungen aus dieser Interessenslage heraus auch eine entsprechende regionale Mitfinanzierungsbereitschaft voraus.

Wien, am 11. September 1992
Der Bundesminister

