



II-9589 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

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

Pr.Zl.5905/17-4-1993

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

4312 IAB

1993 -04- 26

zu 4355 J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Rosenstingl und Kollegen vom 26.2.1993,

Zl. 4355/J-NR/1993 "Wiedererrichtung bzw. Ausbau
der Bahnverbindungen in die Nachbarländer
des ehemaligen Ostblocks"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Wie ist der derzeitige Stand der Trassenwahl und in der Folge der Errichtung einer leistungsfähigen Verbindung im Güter-, Personenfern- und Nahverkehr auf der Schiene zwischen Wien und Preßburg, konkret:

- a. Welche Ausbaumaßnahmen wurden bislang im Bereich der Linie Parndorf - Kittsee - Engerau - Preßburg gesetzt, welche sind in geplant und welche Zeiträume sind für die Ausführung vorgesehen?
- b. Welche Vorbereitungsmaßnahmen zur Wiedererrichtung (z.B. Rückkauf der Grundstücke,...) wurden bislang im Bereich der Preßburgerbahn Wolfsthal - Engerau - Preßburg gesetzt, welche sind geplant und welche Zeiträume sind für die Ausführung vorgesehen, in welcher Form wird die Preßburgerbahn als ideale Verbindung der Flughäfen Wien-Schwechat und Preßburg adaptiert?
- c. Welche Ausbaumaßnahmen (2. Gleis, Elektrifizierung,...) wurden bislang im Bereich des marchegger Astes der Ostbahn, Wien Ost - Stadlau - Marchegg - Preßburg gesetzt, welche sind geplant und welche Zeiträume sind für die Ausführung vorgesehen?

- 2 -

- d. Ist es richtig, daß die Verbindung Preßburg - Engerau, die als U-Bahn ausgeführt werden sollte, nicht gebaut wird, sodaß nach derzeitigem Stand der Ausbau der Strecken südlich der Donau in der Satellitenstadt Engerau ohne leistungsfähige Verbindung zum Hauptbahnhof enden würde?
- e. Welche Projekte zur Errichtung eines neuen Hauptbahnhofes Preßburg, der auch die Verbindungen nach Österreich besser bedienen könnte, werden derzeit verfolgt und in welcher Form wirkt Österreich an diesen Entscheidungen mit?"

Einleitend darf bemerkt werden, daß die Ausrichtung des Verkehrsangebotes Wien - Bratislava u.a. von den Ergebnissen des ARE-Gutachtens im Auftrag des Bundeskanzleramtes unter Beteiligung meines Ressorts abhängig zu machen ist.

Bezüglich des erforderlichen neuen Grenzüberganges für die Verbindung Kittsee - Wolfsthal - Preßburg erging bereits an das Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten ein Ersuchen um Vorbereitung einer staatsvertraglichen Vereinbarung mit der Slowakischen Republik.

zu a)

Für den Neubau des Abschnitts Kittsee - Staatsgrenze sind die Planungen seitens der ÖBB fertiggestellt und wurden zur eisenbahnrechtlichen Genehmigung bereits vorgelegt. Alle technischen Abstimmungen an der Staatsgrenze mit den ZSR (der Direktion Bratislava) sind bereits erfolgt. 1993 soll mit den Grundeinlösungen und mit Unter- und Brückenbauvorarbeiten begonnen werden.

Die Planungen für den Ausbau des Abschnittes Parndorf - Kittsee werden ca. bis Mitte 1993 abgeschlossen sein.

- 3 -

zu b)

Für die Preßburger-Bahn wurde im Jahre 1992 von den ÖBB in Abstimmung mit den Ländern Wien, Niederösterreich und Burgenland ein Gesamtkonzept für den nahverkehrsgerechten Ausbau zwischen Wien - Flughafen Schwechat - Wolfsthal - Kittsee erstellt.

Dabei ist vorgesehen, im Abschnitt Wien - Flughafen bis zum Jahr 1997 einen 1/4-Stundentakt und bis zum Jahr 1999 einen Halbstundentakt bis nach Kittsee einzurichten. Dafür ist u.a. die Neuerrichtung einer Verbindung zwischen den Bahnhöfen Wolfsthal und Kittsee erforderlich. Im Bhf. Kittsee bindet die Preßburger-Bahn in die Strecke Parndorf - Kittsee - Staatsgrenze ein, wodurch die Verbindung Wien - Flughafen Schwechat - Wolfsthal - Preßburg wieder gegeben sein wird.

zu c)

Für diese Strecke wurde ein Ausbaumaßnahmenkatalog, der eine Anpassung und den Neu- und Umbau von Sicherungsanlagen, bauliche Sanierungen und die Auflassung bzw. die technische Sicherung von Eisenbahnkreuzungen vorsieht, erstellt. Dieser bewirkt eine Fahrzeitverkürzung auf 60 Minuten.

Für den Wiener Bereich des Marchegger-Astes der Ostbahn (S80) ist ein Nahverkehrsvorhaben in Ausarbeitung.

zu d) und e)

Diese beiden Fragen entziehen sich der Entscheidungskompetenz des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr.

Zu Frage 2:

"Welche Vorteile bzw. Ergebnisse versprechen Sie sich durch die (von Österreich mitfinanzierte) Errichtung eines Lkw-Terminals in Preßburg und Ödenburg, zumal unbestritten die eisenbahnmäßige Erschließung dieser Terminals von Österreich aus wesentlich schlechter ist, als von den Nachbarländern, sodaß diese Projekte letztlich nur im Fall einer angestrebten Verlagerung des Güterverkehrs auf österreichischer Seite von der Schiene auf die Straße statt umgekehrt Sinn machen?"

- 4 -

Ein großflächiger Ausbau der Kombiverkehrstechniken im Ostverkehr scheiterte bisher an der Tatsache, daß die dafür notwendige Infrastruktur in den Staaten des ehemaligen Ostblockes praktisch fehlt. Sowohl im Verkehr mit der Slowakei als auch mit Ungarn werden die diesbezüglichen Bemühungen auch von der österreichischen Huckepackgesellschaft Ökombi im Zusammenwirken mit ihren ausländischen Partnern unterstützt. Nach den Markterfahrungen dieser Gesellschaften ist jedenfalls nicht mit einem Aufbau extrem unpaariger Schienenverkehre zu Lasten Österreichs zu rechnen.

Zu Frage 3:

"Welche Ausbaumaßnahmen wurden bereits, welche werden in jeweils welchem Zeitraum auf folgenden, in der Vergangenheit aufgrund der toten Grenze äußerst stiefmütterlich behandelten Strecken im Detail ergriffen:

Klagenfurt - Bleiburg - Unterdrauburg
Graz - Spielfeld (- Marburg)
Graz - Sankt Gotthard
Wiener Neustadt - Ödenburg
Stockerau Hollabrunn - Znaim
Absdorf - Hippersdorf - Sigmundsherberg - Gmünd (- Prag)
Linz - Summerau (- Budweis)"

- Strecke Klagenfurt - Bleiburg - Unterdrauburg

Derzeit sind keine Ausbaumaßnahmen notwendig.

- Strecke Graz - Spielfeld (-Marburg)

Für diese Strecke ist ein Nahverkehrsvorhaben gemeinsam mit dem Land Steiermark in Ausarbeitung.

- Strecke Graz - Sankt Gotthard

Für diese Strecke wurde im Oktober 1992 ein Übereinkommen mit dem Land Steiermark über ein Nahverkehrsvorhaben erzielt, mit

- 5 -

Fahrplanverdichtungen, einer Verbesserung der Zugänge zu den Zügen, der Ein- und Aussteigemöglichkeiten, einer Erhöhung der Streckengeschwindigkeit und einer Anhebung der Leistungsfähigkeit.

- Strecke Wiener Neustadt - Ödenburg

Auf dieser Strecke sind derzeit keine Ausbaumaßnahmen notwendig.

- Strecke Stockerau - Hollabrunn - Znaim

Zwischen Hollabrunn und Retz laufen die Bauarbeiten für die Elektrifizierung.

- Strecke Absdorf-Hippersdorf - Sigmundsherberg - Gmünd (- Prag)

Für den Abschnitt Sigmundsherberg - Gmünd sind die Baumaßnahmen für die Elektrifizierung im Gange.

- Strecke Linz - Summerau (-Budweis)

Für einen bedarfsgerechten Ausbau der Summerauer-Bahn wurde ein Maßnahmenpaket ausgearbeitet, das Gleisverlängerungen, die Errichtung von fünf Selbstblockstellen und die Auflassung von Eisenbahnkreuzungen beinhaltet.

Derzeit sind auf dieser Strecke noch Kapazitäten frei.

Zu den Fragen 4, 5, 6 und 7:

"Bei welchen der folgenden, die ehemalige tote Grenze überschreitenden und daher seit Jahrzehnten unterbrochenen Strecken wurde bislang eine Wiedererrichtung geprüft, welche Nachfrageerwartungen ergaben sich dabei im einzelnen und welche Maßnahmen wurden daraufhin für jeweils welchen Zeitraum geplant bzw. ergriffen:

Lavamünd - Unterdrauburg
Radkersburg
Rechnitz - Steinamanger (SRB)
Oberpullendorf - Güns
Laa an der Thaya - Hevlin
Waldkirchen an der Thaya - Slavonice

- 6 -

Wie wurde seitens der ÖBB bzw. des Verkehrsministers auf das vor mehr als einem Jahr unterbreitete Angebot der CSD, den Abschnitt Slavonice-Fratres wiederzuerrichten und den Betrieb auf dem gesamten, von den ÖBB im Personenverkehr stillgelegten Abschnitt bis Waidhofen an der Thaya zu betreiben, wie sah dieses im Detail aus und warum wurde bislang nichts in Richtung einer Reaktivierung unternommen?

Warum wurde bislang nichts zur Wiedererrichtung des Übergangs Laa an der Thaya - Hevlin (hier fehlen nur eine kleine Brücke und wenige Meter Schienen) unternommen, ist es richtig, daß hier ein günstiges Angebot tschechischer Interessenten, diesen Übergang neu zu errichten, vorliegt, wie sieht dieses Angebot aus, wie haben die ÖBB bzw. der Verkehrsminister darauf bisher reagiert?

Wie ist der derzeitige Stand der Projekte einer Wiedererrichtung des Übergangs im Bereich der Stadt Bad Radkersburg, wo wegen einer teilweisen Verbauung der ehemaligen Trasse eine umfangreiche Neutrassierung diskutiert wurde?"

Die Maßnahmenentwicklung kann nur im Gleichklang mit den Nachbarländern erfolgen:

- Lavamünd - Unterdrauburg: 1964 durch Jauntalbahn ersetzt
 - Radkersburg:
 - Rechnitz - Steinamanger:
 - Oberpullendorf - Güns:
 - Laa/Thaya - Hevlin:
 - Waldkirchen/Thaya - Slavonice:
-] eine eisenbahnadäquate Nachfrage für einen grenzüberschreitenden Ausbau ist nicht gegeben

Sollte jedoch eine Finanzierung aus regionalen Quellen aufgrund regionaler Interessen erfolgen, verschließe ich mich nicht etwaiger Reaktivierungsvorhaben, wenn kein wirtschaftlicher Schaden für die anderen Strecken entsteht.

Eine Nutzung der Grenzübergänge Fratres - Slavonice und Laa/-Thaya - Hevlin ist nur im regionalen Interesse seitens des Lan-

- 7 -

des Niederösterreich zu sehen. Der Benützung eines Dritten - sofern dieser die Voraussetzungen für den Betrieb einer Eisenbahn erbringt - steht jedoch nichts im Wege. Eine derartige Art der Benützung wird schon durch das neue Bundesbahngesetz normiert. Sowohl für eine mögliche Benützung von ÖBB-Infrastruktur bzw. natürlich auch für einen allfällig angestrebten Verkauf wären Verhandlungen zwischen Interessenten und den ÖBB nötig.

Wien, am 23. April 1993
Der Bundesminister

