



II-1887 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH  
DER BUNDESMINISTER FÜR  
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

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. 5901/22-4-91

716 IAB

1991 -05- 13

zu 723/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der  
Abg. Mag. Schweitzer und Kollegen vom  
18.3.1991, Zl. 723/J-NR/1991 "Nebenbahn-  
situation im südlichen Burgenland nach  
Fall des Eisernen Vorhanges"

Zum Motiventeil der Anfrage:

Der Leistungsauftrag für die Strecke Friedberg - Oberwart ist im Reiseverkehr bis Jahresende 1991, im Güterverkehr bis zum Jahr 2001 terminisiert.

Die ÖBB werden mir bezüglich des Reiseverkehrs (hinkünftige Verkehrsabwicklung bzw. Betriebsart) im genannten Streckenabschnitt voraussichtlich im Sommer 1991 eine entsprechende Empfehlung vorlegen.

Im Interesse der Sicherheit des die Bahn kreuzenden allgemeinen Verkehrs sind die ÖBB bemüht, im gegenständlichen Streckenabschnitt schienengleiche Eisenbahnkreuzungen aufzulassen bzw. mit technischem Kreuzungsschutz zu versehen. Diese Bemühungen scheiterten bisher an den Einsprüchen der Gemeinden bzw. der unmittelbaren Anrainer. Nunmehr sind positive Gespräche im Gang, insgesamt 19 schienengleiche Eisenbahnkreuzungen gänzlich aufzulassen und 4 schienengleiche Eisenbahnkreuzungen mit technischem Kreuzungsschutz zu versehen.

- 2 -

Ihre einzelnen Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 5:

"Warum ist die Nebenbahnverordnung von 1986 nach wie vor in Kraft, obwohl sich sämtliche Voraussetzungen mit dem Fall des Eisernen Vorhanges spätestens seit 1989 dramatisch geändert haben?"

Das Bundeshaushaltsgesetz verlangt nun schon seit 1987 in § 14 Abs. 3 sowohl die Kosten wie auch den erwarteten Nutzen von beabsichtigten legislativen Maßnahmen darzulegen. Dies gilt auch für Verordnungen.

- a. Können Sie offenlegen, welche Kosten-Nutzen-Relation Sie bei der derzeit in Planung befindlichen Novelle einer Nebenbahnverordnung annehmen?
- b. Wenn nein, warum nicht?"

Der Bund hat den Österreichischen Bundesbahnen in der Nebenbahnverordnung Leistungsaufträge für sämtliche österreichischen gemeinwirtschaftlichen Regionalbahnen erteilt. Die Nebenbahnverordnung war und ist somit für die ÖBB die Voraussetzung für den Betrieb dieser gemeinwirtschaftlichen Regionalbahnen.

Die teils mittelfristigen, teils längerfristigen Perspektiven für die einzelnen Strecken ermöglichten auch die Realisierung erfolgversprechender Attraktivierungsmaßnahmen.

Für jene Strecken bzw. Streckenabschnitte, deren Leistungsauftrag derzeit mit Ende 1991 terminisiert ist, wird noch im Laufe dieses Jahres über eine Verlängerung zu entscheiden sein.

Zur Zeit wird an den Entscheidungsgrundlagen für einen neuen Nebenbahn-Leistungsauftrag gearbeitet. In diesem Zusammenhang werden alle Aspekte und damit natürlich auch allfällige neue Perspektiven, die sich nach der Öffnung des Ostens ergeben haben, zu berücksichtigen sein.

In Anbetracht der Tatsache, daß derzeit die Entscheidungsgrundlagen für eine Novelle der Nebenbahnverordnung erst

- 3 -

erarbeitet werden, kann eine seriöse Aussage über die Kosten-Nutzen-Relation erst nach Vorliegen der entsprechenden Befunde getroffen werden.

Zu Frage 2:

"Mit welchem Verkehrsaufkommen rechnen Sie in der betroffenen Region nach Vollausbau des Zollamtes Schachendorf sowie nach Aufnahme des Betriebes eines internationalen Flughafens in Stein am Anger/Szombathely?"

Der Flugplatz Szombathely wird derzeit primär für den Sportflug mit Segelflugzeugen und kleinen Motorflugzeugen sowie als Werksflugplatz der Firma Auto Aero Co. (Hersteller von Segelflugzeugen) genützt.

Für Österreich ist es derzeit nicht abzuschätzen, welches Verkehrsaufkommen durch einen allfälligen Ausbau des Flugplatzes Szombathely induziert wird, noch wie sich ein solches auf die einzelnen Verkehrsträger aufteilen wird.

Auch hinsichtlich des im Ausbau befindlichen Zollamtes Schachendorf kann derzeit keine seriöse Aussage bezüglich des zu erwartenden Verkehrsaufkommens getroffen werden.

Zu Frage 3:

"Wird es einen Verkehrsverbund "Südburgenland" geben?

- a. Wenn ja, wann?
- b. Wenn nein, warum nicht?"

Ein "Verkehrsverbund Südburgenland" wäre von den interessierten Gebietskörperschaften zu initiieren. Der hierzu erforderliche Vertrag muß zwischen den Gebietskörperschaften abgeschlossen werden, wobei diese auch die Einnahmehausfälle (z.B. Durchtarifizierungsverlust), die den beteiligten Unternehmen im Rahmen des Verbundes entstehen, zu übernehmen haben.

Vom Land Burgenland wurde jüngst der grundsätzliche Wunsch nach Einbeziehung der Bezirke Jennersdorf, Güssing und Ober-

- 4 -

wart in das zur Zeit in Ausarbeitung stehende Modell für einen Verkehrsverbund im steirischen Zentralraum erstmals geäußert.

Für die Bundesseite bekunde ich jedenfalls die Gesprächsbereitschaft, auch für dieses Anliegen eine geeignete Lösung zu finden.

Mit dem Land Steiermark hat das Burgenland ebenfalls bereits Kontakt aufgenommen. Konkrete Vorstellungen über die Art der Einbeziehung müssen aber noch entwickelt werden.

Zu Frage 4:

"Da die derzeit kürzeste Fahrzeit von Wien nach Oberwart 2 Stunden 40 Minuten beträgt, liegen die regionalpolitischen sowie gesamtwirtschaftlichen Effekte klar zu Tage. Wann beabsichtigen Sie diese Strecke zu verbessern?

- a. Ab wann ist mit welchen Maßnahmen auf der Strecke von Oberwart nach Friedberg (derzeitige Fahrzeit 40 Minuten für 20 Kilometer!) zu rechnen?
- b. Ab wann ist mit welchen Maßnahmen auf der Strecke von Aspang nach Wr. Neustadt zu rechnen?"

Die Fahrzeit im Streckenabschnitt Wien - Oberwart beträgt 2 Stunden 31 Minuten, in der Gegenrichtung 2 Stunden 35 Minuten.

In Anbetracht der begrenzten zur Verfügung stehenden Budgetmittel müssen die Vorhaben der "Neuen Bahn" auf einzelne, dringend erforderliche Schwerpunkte konzentriert werden. Daher ist ein Ausbau des gegenständlichen Streckenabschnittes derzeit nicht vorgesehen.

Die Fahrzeit im Streckenabschnitt Friedberg - Oberwart (26 km, nicht 20 km) beträgt 36 Minuten, in der Gegenrichtung 38 Minuten.

Mit Einführung des "Neuen Austrotaktes NAT 91" wird zwischen Friedberg und Oberwart ein annähernd 2-Stunden-Regionalzugtakt im Anschluß zu den Eilzügen der Aspangbahn eingerichtet.

- 5 -

Weiters wird mit dem "Neuen Austrotakt NAT 91" im Streckenabschnitt Wiener Neustadt - Aspang - Hartberg ein 2-Stunden Eilzugtakt, der zwischen Wiener Neustadt und Aspang durch einen 2-Stunden-Regionalzugtakt auf ein stündliches Angebot ergänzt wird, angeboten.

In Wiener Neustadt werden darüberhinaus günstige Anschlußverknüpfungen mit dem 1-Stunden-Eilzugtakt der Südbahn hergestellt.

Wien, am 10. Mai 1991

Der Bundesminister

