

4963/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 5290/J - NR/1998, betreffend Nichtberücksichtigung des Burgenlandes im Masterplan, die die Abgeordneten Mag. Schweitzer und Kollegen am 27. November 1998 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil:

Die von den Landeshauptleuten von Wien, Niederösterreich, Burgenland, Steiermark und Kärnten und von mir eingesetzte Experten - Arbeitsgruppe hat in ihrem Bericht, der von allen Auftraggebern zur Kenntnis genommen wurde, einhellig empfohlen, die Südost - Spange in der Form der Machbarkeitsstudie als nicht zweckmäßig anzusehen. In den Begründungen stellt die Arbeitsgruppe fest, daß neben der bestehenden Südbahn (mit oder ohne Semmering - Basistunnel), einer elektrifizierten Aspangbahn hauptsächlich als Überlaufstrecke für den Güterverkehr und der Anbindung über Sopron und Szombathely an den Helsinki - Korridor V (Triest/Koper - Ljubljana - Budapest - Kiev) eine zusätzliche, vierte Bahnlinie wirtschaftlich nicht mehr zweckmäßig ist.

Auch der Rechnungshof empfiehlt in seinem Bericht, den Empfehlungen der Experten - Arbeitsgruppe Folge zu leisten. Der Rechnungshofspräsident hat in einer seiner vielen Aussagen zu diesem Thema die Süd - Ost - Spange ebenfalls als wirtschaftlich nicht machbar bezeichnet, weil die Kosten für diese Strecke zu hoch sind.

Zu Frage 1:

Auf südburgenländischem Gebiet sieht der Masterplan den Ausbau und die Elektrifizierung der Grazer Ostbahn vor. Es sind aber darüber hinaus weitere Verbesserungen im österreichischen Schienennetz geplant, von denen das Südburgenland zumindest indirekt profitieren wird:

- Bau der Koralmbahn Graz - Klagenfurt, wobei die Erreichbarkeitsverbesserungen über die Grazer Ostbahn bis in den Bezirk Jennersdorf weitergetragen werden.
- Bau der Verbindung Wampersdorf - Eisenstadt - Sopron, von wo aus jiber Szombathely auch das südliche Burgenland eine Erreichbarkeitsverbesserung erfahren wird.
- Adaptierung der Aspangbahn, zu der über Friedberg ein Zugang aus dem Raum Oberwart besteht. Der südlichste Abschnitt der Aspangbahn führt über den Söchauer Berg, der durch besonders ungünstige Ausbauparameter gekennzeichnet ist. Ein Neubau in diesem Abschnitt könnte Jennersdorf mit Fürstenfeld an der Aspangbahn verbinden.

In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, daß die Experten - Arbeitsgruppe zum Ausbau der Südbahn noch den gesamten oststeirisch - südburgenländischen Raum untersuchen wird. Fragen, die diese Expertengruppe dabei zu beantworten hat, sind, ob und in welcher Form eine Verbindung Sopron - Szombathely das mittlere Burgenland mit erschließen könnte oder ein Ersatz für die entfallene Südostspange erforderlich beziehungsweise sinnvoll ist.

Zu Frage 2:

Man darf in diesem Zusammenhang nicht außer acht lassen, daß die Erreichbarkeitsverhältnisse im Südburgenland, ähnlich wie in den benachbarten Teilen der Steiermark, durch die Raumstruktur und durch die Lage im Verhältnis zu den wesentlichen west - und mitteleuropäischen Wirtschaftsräumen vorgegeben sind.

Eine gewisse Entschärfung der Randlage hat sich in den letzten Jahren durch die Öffnung des Eisernen Vorhangs ergeben, die EU - Osterweiterung wird weitere Verbesserungen herbeiführen. Die dargelegten Maßnahmen werden aber sicher zu einer zusätzlichen Verbesserung beitragen.

Zu Frage 3:

In den Empfehlungen der Experten - Arbeitsgruppe ist die Untersuchung der Verbindung von Sopron über Szombathely an den Korridor V und eine entsprechende Verbindung nach Graz enthalten. Ich bin mit den Landeshauptleuten, die mit mir gemeinsam die Experten - Arbeitsgruppe beauftragt haben, einig, die Empfehlungen umzusetzen. Daher werden auch diese Untersuchungen beauftragt werden. Die Prüfung der Wirtschaftlichkeit und die Ermittlung des optimalen Verlaufs der angeführten Verbindung soll Gegenstand dieser Untersuchungen sein, daher können jetzt keine Aussagen über den allfälligen Verlauf und die Kapazität der Strecke gemacht werden.

Zu Frage 4:

Der Rechnungshofbericht trifft keine Aussagen für oder gegen den Bau des Semmering - Basistunnels. Diese Aussage wurde auch mehrmals vom Rechnungshofpräsidenten - zuletzt im Rechnungshofausschuß - bekräftigt. Es gibt eine Vielzahl von Untersuchungen, die betriebstechnische verkehrspolitische und wirtschaftliche Vorteile für den Semmering - Basistunnel aufzeigen. Auch die Experten - Arbeitsgruppe hat einhellig betont, daß der Ausbau der Nord - Süd - Achse unverzüglich erfolgen muß. Die Experten - Arbeitsgruppe hat deswegen empfohlen, die Zeit, während der wegen der Klärung der Rechtsfragen nicht gebaut werden kann, zu nutzen und einige Untersuchungen durchführen zu lassen.

Die Experten - Arbeitsgruppe ist außerdem mehrheitlich für den Bau des Semmering - Basistunnels eingetreten, weil er ein sofort baureifes Projekt mit überschaubaren Kosten und rascher Verkehrswirksamkeit ist. Darüber hinaus gibt es gültige Beschlüsse der Bundesregierung und des Nationalrates zum Bau des Semmering - Basistunnels und weder der Rechnungshofbericht noch der Bericht der Experten - Arbeitsgruppe bieten einen Anlaß, von diesen Beschlüssen abzuweichen, abgesehen davon, daß nicht ich diese Beschlüsse zu ändern vermag, sondern nur jene Gremien, die sie gefaßt haben.

Zu Frage 5:

Die bereits erwähnten Ausbaumaßnahmen im Schienennetz werden zumindest in Einzelfällen das Tagespendeln ermöglichen, indem sich die Übergangsbereiche zwischen Wochen - und Tagespendeln entsprechend verschieben. Oberstes Ziel sollte es aber sein, durch die Schaffung geeigneter Arbeitsplätze in der Region - und dazu sind erfreuliche Ansätze erkennbar - ein Auspendeln über große Entfernungen unnötig zu machen. Die geplanten Infrastrukturmaßnahmen, allen voran der Ausbau der Grazer Ostbahn, werden die standörtlichen Voraussetzungen für eine derartige Regionalentwicklung schaffen.