

1227/AB XXI.GP

Eingelangt am:13.11.2000

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1255/J - NR/2000, betreffend den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und Bewältigung kommender Verkehrsprobleme im burgenländischen Raum im Hinblick auf die beabsichtigte EU - Osterweiterung, die die Abgeordneten Kiss und Kolleginnen am 20. September 2000 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

Gemäß Privatbahnförderungsgesetz hat die ROeEE AG in den letzten 10 Jahren Förderungen aus Bundesmitteln in nachstehender Höhe erhalten:

- a) Aus dem Titel des 3. Mittelfristigen Investitionsprogrammes wurden in den Jahren 1991 - 1995 insgesamt 35 Mio ATS angewiesen.
- b) Aus dem Titel des 4. Mittelfristigen Investitionsprogrammes wurden in den Jahren 1996 - 2000 insgesamt 60 Mio ATS angewiesen.
- c) Aus dem Titel verschiedener Sonderinvestitionsprogramme werden, beginnend ab dem Jahre 1997 Bundesmittel in Höhe von 73 Mio ATS zur Verfügung gestellt.
- d) Im Rahmen eines Sonderinvestitionsprogrammes für Ostgrenzvorhaben standen für den Ausbau des Terminals Sopron in den Jahren 1992 - 1998 ca. 146 Mio ATS zur Verfügung. Diese Mittel konnte die ROeEE AG nur durch die besondere Stellung als Bindeglied zwischen Ost und West geltend machen.

Zu den Fragen 2, 3 und 4:

Ein direkter Vergleich zwischen der Südburgenländischen Regionalbahn und der ROeEE AG ist nicht möglich, da die ROeEE AG als Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen bereits seit Monarchiezeiten besteht, während die Südburgenländische Regionalbahn als Privatbahnunternehmen erst im Jahre 1995 ihre Konzession erhalten hat.

Nach Konzessionserteilung hat sich das Verkehrsressort bemüht, gemeinsam mit dem Land Burgenland ein Mittelfristiges Investitionsprogramm zur Sanierung der Bahnstrecke (Infrastruktur) auf die Beine zu stellen. Seitens des Verkehrsressorts wurde auch die entsprechende finanzielle Bedeckung beim Bundesministerium für Finanzen eingeholt (vgl. Bundesvoranschlag Kapitel 65 und die entsprechenden Jahre).

Die Förderungsübereinkommen wurden seitens des Bundes auf Beamtenebene dem Land offiziell vorgelegt. Auf politischer Ebene wurde in mehreren Gesprächen die gemäß Privatbahnunterstützungsgesetz vorgesehene Einbindung des Landes versucht, ein Abschluß der Förderungsübereinkommen konnte jedoch mangels Förderungszusage des Landes Burgenland bis dato nicht realisiert werden.

Am 1. März 1995 wurde zwischen dem Land Burgenland und den Österreichischen Bundesbahnen ein Verkehrsdienstevertrag mit einer Laufzeit von 10 Jahren abgeschlossen. Dabei wurde für den burgenländischen Teil der Strecken Eisenstadt - Wien, Lackenbach - Sopron - Wiener Neustadt, Neusiedl am See - Wien, Wulkaprodersdorf - Eisenstadt - Neusiedl am See, Oberwart - Friedberg und Szentgotthard - Mogersdorf - Fehring - Graz ein Fahrplan vereinbart und ein Kostenbeitrag des Landes in der Höhe von 15,2 Mio ATS jährlich festgelegt.

Auf Grundlage dieses Vertrages wurde ebenfalls am 1. März 1995 zwischen dem Bund und Land Burgenland eine Vereinbarung abgeschlossen, in der sich der Bund bereit erklärt, die Kosten für die dem im Verkehrsdienstvertrag vereinbarten Fahrplan zugrundeliegende bestehende Infrastruktur zu tragen.

Zur besseren Erschließung des mittleren Burgenlandes für Pendler durch Verkürzung der Fahrzeit zwischen Deutschkreutz und Wien wurde am 3. März 1999 zwischen dem Bund, dem Land Burgenland, den Österreichischen Bundesbahnen, der Raab - Ödenburg - Ebenfurter Eisenbahn AG, der Schieneninfrastrukturfinanzierungs - Gesellschaft mbH. und der Burgenländischen Elektrizitätswirtschafts-Aktiengesellschaft eine Vereinbarung mit dem Ziel abgeschlossen, den Streckenabschnitt Sopron - Deutschkreutz zu sanieren und gleichzeitig zu elektrifizieren sowie die Park & Ride - Möglichkeiten und die Busanbindung im Bahnhof Deutschkreutz zu verbessern.

Zu Frage 5:

In der 1. Hälfte dieses Jahres wurde von meinem Ressort in Zusammenarbeit mit dem Land Burgenland eine verkehrswissenschaftliche Untersuchung der Ausbaumöglichkeiten der Eisenbahnlinie Friedberg Oberwart - Großpetersdorf - Szombathely in Auftrag gegeben, wobei insbesondere EU - Osterweiterung sowie

- eine verbesserte Erreichbarkeit der regionalen Knoten Oberwart, Großpetersdorf
- eine verbesserte Netzanbindung an überregionale Netze
- eine verbesserte grenzüberschreitende Erreichbarkeit der regionalen Zentren Oberwart und Szombathely
- die Errichtung von Park & Ride - Anlagen in den regionalen Zentren zu berücksichtigen waren.

Die Zwischenergebnisse dieser Untersuchung liegen nunmehr vor und werden derzeit in den verschiedenen Gremien erörtert und diskutiert. Die Vorlage des abgestimmten Endberichtes wird auftragsgemäß im Dezember d. J. erfolgen.

Über Auftrag der Expertengruppe „Ausbau - Varianten Südbahn“ werden sowohl Ausbaumöglichkeiten für die Aspangbahn als auch mögliche neue Eisenbahnverbindungen im Rahmen umfassender Studien untersucht. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen werden von der Expertengruppe „Ausbau - Varianten Südbahn“ zu erörtern sein.