

---

**1108/AB XXII. GP**

---

**Eingelangt am 19.01.2004**

**Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.**

BM für Verkehr, Technologie und Innovation

## Anfragebeantwortung

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1101/J-NR/2003 betreffend Schieneninfrastrukturprojekte im Burgenland, die die Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde am 19. November 2003 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

### **Zum Motiventeil:**

Dem Generalverkehrsplan Österreich 2002 (GVP-Ö) als Rahmen und grobe Prioritätenreihung für Infrastrukturinvestitionen liegt ein bundesweit herbeigeführter Konsens mit den Bundesländern zu Grunde; die in der Anfrage behandelten Schienenprojekte sind im GVP-Ö enthalten und sind daher mit dem Bundesland Burgenland abgestimmt.

Als für die Verkehrsinfrastruktur zuständiger Bundesminister ist es mir natürlich ein zentrales Anliegen, das im GVP-Ö mit den Bundesländern akkordierte Ausbauprogramm zügig umzusetzen. Selbstverständlich werde ich mich dafür einsetzen, dass mit der Erweiterung der EU die bestmöglichen Bedingungen für den Standort Österreich geschaffen werden.

Die in der Anfrage behandelten Eisenbahnprojekte stehen zueinander keinesfalls in Konkurrenz, sondern stellen notwendige Verbesserungen im Schienennetz dar. Es sind teilweise Elektrifizierungsvorhaben für bestehende Strecken und zum Teil Netzergänzungen mit dem Ziel, die Erreichbarkeit der Landeshauptstadt Eisenstadt zu verbessern bzw. die Leistungsfähigkeit grenzüberschreitender Strecken zu erhöhen. Die nachstehenden den ÖBB bereits übertragenen Vorhaben sind nach GVP-Ö zur Realisierung im Paket 1a bis zum Jahr 2006 bzw. im Paket 1b bis 2011 vorgesehen.

**Zu Umsetzung der im Generalverkehrsplan in Paket 1 a vorgesehenen Elektrifizierung der Strecke Wr. Neustadt - Mattersburg - Sopran (den ÖBB mit der 11. Übertragungsverordnung zur Planung übertragen):**

### **Frage 1:**

Bis wann ist die Planung abgeschlossen und bis wann ist mit der Fertigstellung zu rechnen?

### **Antwort:**

Mit der 11. ÖBB-Ü-VO vom 9. September 2003 wurde den Österreichischen Bundesbahnen die Planung für die Elektrifizierung der Strecke Wiener Neustadt - Loipersbach-Schattendorf (Staatsgrenze) übertragen. Wie mir die ÖBB in ihrer Stellungnahme mitgeteilt haben, werden die Planungen bis Herbst 2004 abgeschlossen sein. Die Fertigstellung ist bis Ende 2006 geplant.

**Frage 2:**

Mit welchen Kosten ist nach aktuellem Wissenstand zu rechnen?

**Antwort:**

Die Herstellungskosten betragen auf Preisbasis 1. Jänner 2003 rund 20,5 Mio. €.

**Frage 3:**

Halten Sie den offensichtlichen Zusammenhang der schleppenden Umsetzung dieses Projekts mit konkurrierenden Projekten im Interesse anderer Betreiber den auf Verbesserungen dringend angewiesenen Bahnkunden gegenüber für argumentierbar, und wenn ja warum?

**Antwort:**

Von einer „schleppenden Umsetzung“ kann insofern nicht gesprochen werden, da sich die Projektbearbeitung genau im Plan befindet. Es besteht auch keine Konkurrenz zu Projekten anderer Betreiber.

Zu Errichtung der im Generalverkehrsplan in Paket 1a aufgenommenen Schleifen Ebenfurth und Müllendorf (den ÖBB mit der 11. Übertragungsverordnung zur Planung übertragen):

**Frage 4:**

Bis wann ist die Planung abgeschlossen und bis wann ist mit der Fertigstellung zu rechnen?

**Antwort:**

Mit der 11. ÖBB-Ü-VO vom 9. September 2003 wurde den österreichischen Bundesbahnen die Planung für die im GVP-Ö in Paket 1a enthaltenen Verbindungsschleifen Müllendorf und Ebenfurth übertragen.

Die Schleife Müllendorf ist eine kurze Gleisverbindung zwischen den bestehenden Strecken nördlich des Bahnhofes Wulkaprodersdorf, welche in Verbindung mit weiteren Maßnahmen ein umsteigefreies Erreichen von Eisenstadt ermöglichen soll. Wie mir die ÖBB in ihrer Stellungnahme mitgeteilt haben, werden die Planungen bis Ende 2004 abgeschlossen sein. Die Baufertigstellung ist bis Ende 2007 geplant.

Im Zuge der Planungen für die Schleife Ebenfurth bestehen Bestrebungen, wegen der örtlichen Umsetzungsproblematik den Abschnitt Wampersdorf- Müllendorf (Große Schleife Ebenfurth) einzubeziehen. Bei einem Planungsbeginn in der ersten Hälfte 2004 wäre nach Durchführung eines UVP-Verfahrens und der Erlangung einer eisenbahnrechtlichen Baubewilligung mit einem Baubeginn in 4 Jahren und mit einer Bauzeit von 3 Jahren zu rechnen.

**Frage 5:**

Mit welchen Kosten ist nach aktuellem Wissenstand zu rechnen?

**Antwort:**

Die Herstellungskosten für die Schleife Müllendorf betragen laut GVP-Ö rund 7,3 Mio. €. Nach derzeitigem Planungs- und Wissensstand werden die Kosten für den Abschnitt Wampersdorf - Müllendorf (eingleisig, elektrifiziert) mit ca. 40 Mio. € eingeschätzt.

Zu Errichtung des im Generalverkehrsplan vorgesehenen Zugleitbetriebs zur Erhöhung der Sicherheit und der Streckengeschwindigkeit auf der Strecke Neusiedl am See - Eisenstadt (den ÖBB mit der 11. Übertragungsverordnung zur Planung übertragen):

**Frage 6:**

Bis wann ist die Planung abgeschlossen und bis wann ist mit der Fertigstellung zu rechnen?

**Antwort:**

Die Fertigstellung ist bis März 2007 geplant.

**Frage 7:**

Mit welchen Kosten ist nach aktuellem Wissenstand zu rechnen?

**Antwort:**

Die Herstellungskosten betragen auf Preisbasis 1. Jänner 2003 rund 10,3 Mio. €

**Zu Umsetzung der im Generalverkehrsplan vorgesehenen Elektrifizierung der Strecke Neusiedl/See - Eisenstadt (den ÖBB mit der 11. Übertragungsverordnung zur Planung übertragen):**

**Frage 8:**

Bis wann ist die Planung abgeschlossen und bis wann ist mit der Fertigstellung zu rechnen?

**Antwort:**

Die Planung wird bis Ende 2004 abgeschlossen sein. Die Baufertigstellung ist laut GVP-Ö bis 2011 geplant.

**Frage 9:**

Mit welchen Kosten ist nach aktuellem Wissenstand zu rechnen?

**Antwort:**

Die Herstellungskosten betragen auf Preisbasis 1. Jänner 2003 rund 24,7 Mio. €

**Fragen 10 bis 13:**

Ist es richtig, dass es durch die Umsetzung des Hochleistungsprojektes „EWESO“ nur zu einer zusätzlichen Fahrzeitverkürzung von 4 Minuten bei etwa zehnfachen Kosten und vielfach längerem Realisierungszeitraum im Vergleich zur Errichtung der Schleife Ebenfurth käme?

Bis wann könnte die Planung von EWESO abgeschlossen sein und bis wann ist mit der Fertigstellung zu rechnen?

Mit welchen Kosten ist nach aktuellem Wissenstand zu rechnen?

Wie rechtfertigen Sie den (auch bei eventueller EU-Kofinanzierung) um ein Vielfaches höheren Mittelaufwand von EWESO, wo doch mit anderen Projekten ebenfalls enorme Verbesserungen für die Bahnkunden erzielbar wären, allerdings mit wesentlich geringerem Mitteleinsatz und um Jahre früher?

**Antwort:**

Die (kleine) Schleife Ebenfurth ist in Paket 1a des GVP-Ö enthalten und hätte einen Realisierungszeitraum (Planung und Errichtung) von rund 4 - 5 Jahren bei geschätzten Kosten von ca. 5 - 6 Mio. €. Eine „Große Schleife Ebenfurth“ würde rund 40 Mio. € Investitionskosten erfordern. Diese würde als Abschnitt Wampersdorf - Müllendorf einen Teil des Projektes EWESO darstellen, welches als Gesamtprojekt mit Kosten von insgesamt 392,2 Mio. € in Paket 2 des

GVP-Ö enthalten ist, dessen Finanzierung jedoch derzeit nicht sicher gestellt ist.

Die Planungen für den an den Abschnitt Wampersdorf - Müllendorf anschließenden Teil von Müllendorf bis Sopron (als 2. Teil von EWESO) wären einem UVP-Verfahren zu unterziehen. Hierfür und für das eisenbahnrechtliche Genehmigungsverfahren wären rund 5 Jahre anzusetzen. Unter der Annahme, dass das Projekt vollständig ausfinanziert werden kann, würde die Realisierung des Gesamtausbaus (inkl. neuem Bahnhof Eisenstadt und zweitem Gleis Wampersdorf - Müllendorf) rund 5-6 Jahre dauern. Die Errichtungskosten für diesen Teil werden auf Basis der Machbarkeitsstudie EWESO mit ca. 300 Mio. € abgeschätzt.

Untersuchungen haben ergeben, dass insgesamt eine Fahrzeitreduktion zwischen Wien und Eisenstadt auf rund 30 Minuten (statt derzeit rund einer Stunde) möglich wäre.

**Frage 14:**

Welche Summe wird im Burgenland a) von 1999 bis 2010, b) von 2003 bis 2010, c) von 2003 bis 2011 für Straßenbauprojekte im Bundesstraßennetz investiert?

**Antwort:**

Die entsprechenden Daten sind der nachstehenden Liste zu entnehmen.  
Über das Jahr 2008 hinausgehende Daten liegen nicht vor.

Es wäre hier festzuhalten, dass ab 2002 das Bundesstraßennetz nur mehr die hochrangigen (A und S) Straßen betrifft.

Von 1999 bis Anfang 2002 wären auch noch jene Bundesstraßen betroffen, die im Zuge der Verländerung ab 1.4.2002 an das Land Burgenland übertragen wurden und nun Landesstraßen sind. Dafür ist kein Datenmaterial greifbar. Eine seriöse Beantwortung hinsichtlich dieses Zeitraumes kann daher nicht erfolgen.

<b>ASFINAG Bauprogramm für das Burgenland</b>											
											<b>Werte in Mio EURO</b>
<b>Burgenland</b>	<b>IST 1998</b>	<b>IST 1999</b>	<b>IST 2000</b>	<b>IST 2001</b>	<b>IST 2002</b>	<b>Erwartung 2003</b>	<b>Plan 2004</b>	<b>Vorschau 2005</b>	<b>Vorschau 2006</b>	<b>Vorschau 2007</b>	<b>Vorschau 2008</b>
Bau	6,7	7,4	4,3	1,6	10,4	9,3	1,9	1,5	15,1	22,8	12,9
Bauliche Leitung	5,5	3,5	3	2,9	1,5	2,9	4,3	4,8	4,4	5,6	2,2
Summe	12,2	10,9	7,3	4,5	11,9	12,2	6,2	6,3	19,5	28,4	15,1

**Frage 15:**

Ist es zutreffend, dass im Burgenland über die im Generalverkehrsplan enthaltenen Straßenbauprojekte hinaus weitere Straßenbauprojekte mit Bundesfinanzierung umgesetzt werden sollen, und wenn ja, welche?

**Antwort:**

Es ist nicht vorgesehen, über den GVP-Ö hinausgehende Projekte mit Bundesmitteln zu finanzieren.

**Frage 16:**

Welche Summe wird im Burgenland a) von 1999 bis 2010, b) von 2003 bis 2010, c) von 2003 bis 2011 für Projekte im Schienennetz investiert?

**Antwort:**

a) Von 1999 bis 2010 werden im Burgenland für Projekte im Schienennetz rund 131 Mio. € investiert.

b) Von 2003 bis 2010 werden im Burgenland für Projekte im Schienennetz 110 Mio. € investiert.

c) Von 2003 bis 2011 werden im Burgenland für Projekte im Schienennetz 113 Mio. € investiert.