



REPUBLIK ÖSTERREICH

HUBERT GORBACH

VIZEKANZLER

Bundesminister

für Verkehr, Innovation und Technologie

XXII. GP.-NR

2367 /AB

2005 -02- 04

zu 2388 J

GZ. BMVIT-10.000/0029-I/CS3/2004 DVR:0000175

An den
 Präsidenten des Nationalrates
 Dr. Andreas Khol

Parlament
 1017 Wien

Wien, am 04. Februar 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2388/J-NR/2004 betreffend die Attraktivierung der Bahnverbindungen im Südburgenland, die die Abgeordneten Franz Glaser und KollegInnen am 9. Dezember 2004 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Mit Inkrafttreten der durch das Bundesbahnstrukturgesetz 2003 beschlossenen Änderungen des Bundesbahngesetzes 92 wurde das Unternehmen ÖBB endgültig in die wirtschaftliche Unabhängigkeit entlassen.

Einflussnahmen oder Weisungen jeglicher Art – auch im Katastrophenfall – sind nunmehr ausgeschlossen.

Die Wahl von Geschäftsfeldern und Marktstrategien unterliegen ausschließlich der freien Entscheidung der zuständigen Unternehmensorgane, welche den einschlägigen aktienrechtlichen bzw. gesellschaftsrechtlichen Bestimmungen und Verantwortungen unterliegen.

Was nun das Interpellationsrecht anlangt, so darf ich Ihnen mitteilen, dass gemäß Art. 52 Abs. 2 B-VG ein solches nach Art. 52 Abs. 1 B-VG hinsichtlich aller Unternehmungen, für die der Rechnungshof nach Art. 126b Abs. 2 B-VG ein Prüfungsrecht hat, besteht. Allerdings bezieht sich dieses nur auf die Rechte des Bundes (zB. Anteilsrecht in der Hauptversammlung einer Aktiengesellschaft) und die Ingerenzmöglichkeiten seiner Organe, nicht jedoch auf die Tätigkeit der Organe der juristischen Person, die von den Eigentümervertretern bestellt wurden.

Fragen 1 bis 8:

In der Anfragebeantwortung 1653/AB zu 1669/J-NR/2004 haben Sie ausgeführt, dass die Wiedererrichtung der Verbindung zwischen Oberwart und Steinamanger (Szombathely) mit dem Land Burgenland und dem ungarischen Verkehrsministerium erörtert wurde. Wann haben diese Erörterungen zuletzt stattgefunden und was war ihr Ergebnis?

Welche Schritte haben Sie im Jahr 2004 unternommen, um die angesprochene Wiedererrichtung dieser Strecke zu ermöglichen?

Welche diesbezüglichen Kontakte und Schritte seitens des Landes Burgenland sind Ihnen gegenüber heuer gesetzt worden?

Welche aktuellen Standpunkte und Zeitpläne seitens der ungarischen Regierung zu diesem Vorhaben sind Ihnen bekannt?

Hat Ihr Ministerium oder das Land Burgenland mögliche Korridore erhoben, innerhalb derer die Strecke auf österreichischer Seite trassiert werden könnte? Wenn ja, was ist das Ergebnis dieser Erhebungen?

Sind Ihnen Finanzierungsmodelle oder Umsetzungsmodelle seitens des Landes Burgenland oder von Dritten bekannt bzw. sind diese an Sie herangetragen worden?

Wurden bereits Kostenschätzungen für die Errichtung der Strecke auf den möglichen Korridoren angestellt? Wenn ja, wie ist das Ergebnis dieser Schätzungen?

Sind Ihnen entsprechende Korridoruntersuchungen auf ungarischer Seite bekannt? Wenn ja, was ist das Ergebnis dieser Untersuchungen?

Antwort:

Mit Bescheid des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Zl. 220.769-3-II/2-1988 vom 20. Mai 1988 wurde mit Wirkung vom 1. September 1988 die dauernde Einstellung des Güterverkehrs auf dem Streckenteil Unterwart (km 39,543) – Rechnitz und des ganzen Eisenbahnverkehrs auf dem Streckenteil Rechnitz – Staatsgrenze nach Rechnitz (km 13,478) bewilligt.

Der Personenverkehr auf dem Streckenteil Oberwart – Rechnitz wurde bereits gem. Bescheid des Bundesministers für Verkehr, vom 25. Mai 1984 dauernd eingestellt.

Am 8. Februar 1993 wurden mit Zustimmung des Bundesministers für Finanzen, Zl.: 2 0 320/1/1-I/5/93, die Liegenschaften (og. Streckenabschnitte) von den ÖBB an die Firma Südburgenländische Regionalbahn Gesellschaft mbH (SRG), unter Beitritt der Fa. Autoreisen Schuch GmbH, verkauft und übergeben. Seit diesem Zeitpunkt betreibt die SRG die genannten Streckenabschnitte.

Im Jahre 2002 hat die SRG beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Eisenbahnbehörde die Änderung der Konzession für die Durchführung eines öffentlichen Eisenbahnverkehrs im Streckenabschnitt Burg – Unterwart beantragt.

Seit Jahren wird der Streckenabschnitt Unterwart – Großpetersdorf durch die SRG saniert. Durch den ÖBB Geschäftsbereich Fahrweg wurden 8 Projekte für die Errichtung eines technischen Kreuzungsschutzes bei Eisenbahnkreuzungsanlagen zwischen Unterwart und Großpetersdorf ausgearbeitet. Die behördliche Einreichung durch die SRG ist für das 1. Quartal 2005 vorgesehen.

Zwischen meinem Amtsvorgänger, Bundesminister Ing. Reichhold und Landeshauptmann Niessl wurde ein Vertrag zwischen dem Bund und dem Land Burgenland unter Einbezug der SRG abgeschlossen, in dem Folgendes vereinbart wurde:

„In Anerkennung von Untersuchungsergebnissen, welche für die SRG, unter der Voraussetzung von Investitionen in die Infrastruktur, ein beträchtliches Gütertransportvolumen aus der und in die

Region erwarten lassen, zur Stärkung der regionalen Wirtschaftsentwicklung und zur Verbindung des Wirtschaftsraumes Friedberg - Oberwart – Großpetersdorf und Rechnitz mit dem ungarischen Regionalzentrum Szombáthely (Steinamanger), zur Verbindung der Eisenbahnstrecke Oberwart – Rechnitz der Südburgenländischen Regionalbahn GmbH mit der Strecke Sopron (Ödenburg) - Szombáthely (Steinamanger) der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG zu einem zusammenhängenden Netz und zur Förderung des regionalen Schienenpersonenverkehrs sowie zur rechtzeitigen und nachhaltigen Verlagerung des Straßenverkehrs auf den Verkehrsträger Schiene ...“ wird von den oben genannten Vertragsparteien der Vertrag abgeschlossen.

Die Südburgenländische Regionalbahn GmbH verpflichtet sich „... einer Verbindung ihrer Strecke Oberwart – Burg mit einer geplanten Neubaustrecke von Burg/Eisenberg nach Steinamanger (Szombáthely) zuzustimmen und die bestehende Strecke zwischen der Abzweigung der neuen Eisenbahnstrecke und Rechnitz als Nebenstrecke weiterzuführen ...“.

Dabei wird die Finanzierung einer Planungsstudie zur Errichtung einer neuen Eisenbahnverbindung von Burg/Eisenberg nach Szombáthely (Steinamanger) beschlossen.

Fragen 9 bis 12:

Generell ist anzumerken, dass die im Schreiben angeführten 30 Eisenbahnkreuzungen auf den im Burgenland gelegenen Abschnitten der Strecken Friedberg – Oberwart bzw. Graz – Mogersdorf nichttechnisch (Andreaskreuz und ausreichender Sichtraum oder Andreaskreuz und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug) gesichert sind.

Die Änderung der Sicherung an einer Eisenbahnkreuzung wird überwiegend durch Streckenausbaumaßnahmen und damit verbundenen Geschwindigkeitserhöhungen bestimmt. Aufgrund der vorherrschenden Anlagenverhältnissen ist, ausgenommen im Bereich Pinkafeld, derzeit kein weiteres Projekt vorgesehen. Es besteht jedoch für den Träger der Straßenbaulast die Möglichkeit, ein Verfahren über die Änderung einer Sicherung zu veranlassen. Diesbezüglich darf auf die gem. § 48 des Eisenbahngesetzes 1957 vorgesehene Kostentragungsregelung hingewiesen werden.

Frage 9:

Laut Auskunft Ihres Ministeriums gibt es im Bahnabschnitt Friedberg - Oberwart derzeit 25 nicht technisch gesicherte Eisenbahnkreuzungen. Für eine dieser Kreuzungen liegt derzeit ein Sicherungsprojekt vor. Welche Zeitpläne haben Sie für die Sicherung oder Auflassung weiterer ungesicherter Kreuzungen in diesem Abschnitt?

Antwort:

Die angesprochene Eisenbahnkreuzung, welche mit einer technischen Sicherung ausgestattet werden soll, befindet sich in Pinkafeld (km 14,137). Eine Bestellung für weitere technische Sicherungen von Eisenbahnkreuzungen liegt derzeit nicht vor.

Fragen 10 und 12:

Welche Initiativen zur Sicherung nicht gesicherter Kreuzungen in diesem Abschnitt hat das Land Burgenland an Ihr Ministerium herangetragen?

Welche Initiativen zur Sicherung nicht gesicherter Kreuzungen in diesem Abschnitt hat das Land Burgenland an Ihr Ministerium herangetragen?

Antwort:

Dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie sind keine Initiativen des Landes Burgenland bekannt.

Frage 11:

An der steirischen Ostbahn gibt es auf burgenländischem Gebiet derzeit 5 ungesicherte Kreuzungen. Welche Zeitpläne haben Sie für die Sicherung oder Auflassung von ungesicherten Kreuzungen in diesem Abschnitt?

Antwort:

Es gibt derzeit keine Bestellung zur Auflassung oder technischen Sicherung dieser 5 Eisenbahnkreuzungen.

Fragen 13 und 14:

Wie viel Geld stellt Ihr Ministerium für 2005 den ÖBB zur technischen Sicherung ungesicherter Bahnkreuzungen in Österreich zur Verfügung?

Wie viele Projekte werden damit auf burgenländischem Gebiet finanziert?

Antwort:

Wie schon zu den Fragen 9 bis 12 ausgeführt steht mit Ausnahme des Projektes in Pinkafeld kein weiteres Projekt zur Umsetzung bevor.

Im Rahmen der geplanten Einrichtung eines Zugleitbetriebes auf der Strecke Neusiedl am See – Eisenstadt werden jedoch 36 Eisenbahnkreuzungen entweder aufgelassen oder technische Sicherungsanlagen mit einem Investitionserfordernis von rund 8,0 Mio. € errichtet.

Mit freundlichen Grüßen

