

**REPUBLIK ÖSTERREICH****HUBERT GORBACH****VIZEKANZLER****Bundesminister****für Verkehr, Innovation und Technologie****XXII. GP.-NR****3704 /AB****2006 -02- 21****zu 3735/J**

GZ. BMVIT-10.000/0058-I/CS3/2005 DVR:0000175

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol
Parlament
1017 Wien

Wien, am 20. Februar 2006

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3735/J-NR/2005 betreffend Ausbau der Eisenbahnverbindungen im Südburgenland, die die Abgeordneten Franz Glaser und KollegInnen am 21. Dezember 2005 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Allgemein:

In den laufenden Gesprächen auf Ebene der Verkehrsminister und der Staatssekretäre wurde eine permanente Arbeitsgruppe beider Ministerien eingesetzt. Diese soll aufbauend auf die bestehende Infrastruktur und ihre Entwicklungsmöglichkeiten den nachfragegerechten Ausbau des bestehenden Eisenbahnnetzes behandeln. Dieses ist Aufgabe der gemeinsamen Arbeitsgruppe der österreichischen und ungarischen Verkehrsministerien und der in Frage kommenden Eisenbahn-Infrastrukturgesellschaften beider Staaten, in denen auch die betroffenen Bundesländer Burgenland und Steiermark sowie die ungarischen Regionen vertreten sind.

Fragen 1 und 2:

Teilen Sie die vom burgenländischen Landeshauptmann Niessl mehrfach geäußerte Ansicht, dass die Bahnverbindung von Graz über Hartberg und Oberwart nach Ungarn durch den Bau einer neuen Hochleistungsstrecke erreicht werden soll? Oder gehen Ihre Planungen in den Ausbau und die Attraktivierung bestehender Strecken?

Wann wird darüber von Österreich eine endgültige Festlegung erfolgen? Gibt es Gespräche mit der Republik Ungarn, welche Variante gemeinsam verfolgt wird?

Antwort:

Die Frage einer Bahnverbindung von Graz über Hartberg und Oberwart nach Szombathely ist im Generalverkehrsplan GVP-Ö als beabsichtigte regionale grenzüberschreitende Verbindung enthalten. Diesbezügliche Ausbaumöglichkeiten werden derzeit von der ÖBB-Infrastruktur Bau AG unter Einbindung der beiden betroffenen Bundesländer untersucht. Dem Wunsch beider Länder entsprechend, werden in diesem Rahmen noch ergänzende

Untersuchungen durchgeführt. Die Gespräche mit Ungarn werden im Zusammenhang mit den nachstehenden Fragen dargelegt.

Frage 3:

In Vorbereitung der Wiedererrichtung der Bahnlinie Oberwart – Steinamanger wurde der Abschnitt Oberwart – Großpetersdorf bereits für eine Fahrgeschwindigkeit von 80 km/h ausgebaut? Wären diese Ausbaurbeiten im Falle des Baues einer Hochgeschwindigkeitsstrecke hinfällig, oder könnte dieser Abschnitt in eine allfällige Hochleistungsstrecke integriert werden?

Antwort:

Der derzeit im Gange befindliche Ausbau der Strecke Oberwart – Großpetersdorf umfasst insbesondere eine grundlegende Erneuerung der Infrastruktur und ist vorerst primär durch die gegebene Sicherungstechnik – vor allem der Eisenbahnkreuzungen – auf 80 km/h beschränkt. Wo immer möglich, wurde trassierungstechnisch für eine allfällige spätere Geschwindigkeitsanhebung Vorsorge getroffen. Das erreichbare Geschwindigkeitsniveau hängt in erster Linie davon ab, wie die zuständige Behörde im Amt der Burgenländischen Landesregierung in der Frage der Sicherung der Eisenbahnkreuzungen vorgeht.

Fragen 4 bis 13:

Verkehrspolitisches Ziel der Region ist die Wiedererrichtung einer Regionalbahnverbindung zwischen Oberwart und Steinamanger. Welche Fortschritte in der Planung dieses Vorhabens wurden seit Ihrer Anfragebeantwortung 2367/AB XXII. GP erzielt?

Von welchen aktuellen Gesprächsergebnissen auf Ebene der Infrastrukturministerien Ungarns und Österreichs können Sie in dieser Sache berichten?

Von welchen aktuellen Gesprächsergebnissen mit dem Land Burgenland und dem derzeitigen Streckenbetreiber Südburgenländische Regionalbahn GmbH (SRB) können Sie in dieser Sache berichten?

Gibt es Ihrer Einschätzung nach den erklärten gemeinsamen Willen aller Beteiligten (Bund, Land, Republik Ungarn, SRB, weitere Bahnunternehmen) und gemeinsame Bemühungen zur Wiedererrichtung der genannten Bahnlinie?

Welche Vorarbeiten des Landes Burgenland sind Ihnen für die Sanierung bzw. Neuerrichtung der Strecke von Oberwart bis zur österreichischen Grenze bekannt? Sind Ihrer Einschätzung nach diese Vorarbeiten für die planmäßige Verwirklichung ausreichend?

Welche Pläne Ungarns sind Ihnen für die notwendige Neuerrichtung der Strecke von Steinamanger bis zur österreichischen Grenze bekannt?

Wie schätzen Sie die Möglichkeit ein, die Wiedererrichtung der Strecke durch den Public-Private-Partnership mit österreichischen und ungarischen Kooperationspartnern zu verwirklichen? Haben Sie Kenntnis über private Interessenten für eine Beteiligung an der Errichtung bzw. am Betrieb der Strecke?

Eine der Voraussetzungen für die Wiedererrichtung der Linie ist die Festlegung eines Grenzübergangspunkts. Wie weit sind die Vorbereitungen dafür gediehen?

Welche Ergebnisse haben diesbezüglich die jüngsten Gespräche auf Beamtenebene gebracht? Was sind in der Folge die nächsten Schritte?

Antwort:

Die Regionalbahnverbindung von Oberwart nach Szombathely (Steinamanger) ist eine grenzüberschreitende Angelegenheit. Die Verkehrsminister bzw. die für die Schiene zuständigen Staatssekretäre Österreichs und Ungarns haben bei ihren Treffen bzw. mit dem Memorandum über die Zusammenarbeit im Verkehrsbereich vereinbart, eine gemeinsame Arbeitsgruppe einzurichten, die im Rahmen ihrer Tätigkeit unter anderem auch die Wiedererrichtung dieser Eisenbahnverbindung erörtert.

Da auf beiden Seiten eine grundsätzliche Bereitschaft zur Wiederherstellung dieser Verbindung als regionale grenzüberschreitende Verbindung besteht, kann nun mit der konkreten technischen Planung begonnen werden. Das Land Burgenland hat mit mir schon vor einiger Zeit vereinbart, diese Planungen durchzuführen und hat im Herbst 2005 entsprechende Schritte unternommen.

Im Zuge der Planungstätigkeit werden erst die Fragen nach der Linienführung, insbesondere auf ungarischer Seite und damit im Zusammenhang hinsichtlich des Grenzübertrittspunktes und der Fortführung auf österreichischer Seite, konkretisiert und die notwendigen Grundlagen für weiterführende Überlegungen geschaffen. Daher ist es noch verfrüht, auf Einzelheiten bezüglich Finanzierung der Infrastruktur und des Betriebes einzugehen.

Da die Südburgenländische Regionalbahn GmbH (SRB) von Bund und Land Burgenland gemeinsam gefördert wird, ist diese grundsätzlich in die laufenden Gespräche eingebunden, wie auch auf ungarischer Seite die Győr-Sopron-Ebenfurti Vasut Rt. (GySEV Rt.), weil auf ungarischer Seite die Absicht besteht, die Strecke Sopron - Szombathely an diese zum Betrieb zu übertragen.

Frage 14:

Welche Maßnahmen zur Ertüchtigung der steirischen Ostbahn zwischen Graz und Heiligenkreuz/St. Gotthard planen Sie für das Jahr 2006 bzw. für die darauf folgenden Jahre?

Antwort:

Für die Ertüchtigung der Strecke Graz – Szentgotthárd ist laut gültigem Rahmenplan der ÖBB die Errichtung von Betriebsausweichen vorgesehen.

Frage 15:

Bezüglich der Strecke von St. Gotthard nach Steinamanger in Ungarn gibt es anscheinend Pläne der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG, diese Strecke zu übernehmen und auszubauen. Für den Osten Österreichs, insbesondere für die Verbindung aus dem Südburgenland über Eisenstadt nach Wien, wäre das vor allem nach dem Fall der Schengen-Grenze eine wichtige Anbindung. Ist hier an eine Mitfinanzierung Österreichs für den Ausbau gedacht? Gibt es dazu bereits konkrete Gespräche? Welche Fahrzeiten von Steinamanger nach Eisenstadt und Wien sind nach einem eventuellen Ausbau möglich?

Antwort:

Im Rahmen der eingangs erwähnten Arbeitsgruppe der Verkehrsministerien Österreichs und Ungarns werden unter anderem auch Gespräche über Finanzierungsmöglichkeiten und mögliche Ausbaumaßnahmen für die Eisenbahnstrecke Szombathely – Szentgotthárd geführt. Eine Möglichkeit aus ungarischer Sicht ist die Übertragung der in Staatseigentum befindlichen Eisenbahnstrecke an die Győr-Sopron-Ebenfurti Vasut Rt. (GySEV Rt.). Im Zusammenhang mit den Finanzierungsmöglichkeiten werden derzeit Planungsüberlegungen über die Art des Ausbaus angestellt. Für die Finanzierung hat der ungarische Staat die Absicht, EU-Kohäsionsmittel zu beanspruchen und möchte hierzu die österreichische Seite als Partner und Miteigentümer der GYSEV Rt. einbinden.

Frage 16:

In Ihrer Anfragebeantwortung 2367/AB XXII. GP haben Sie berichtet, dass von den insgesamt 30 technisch nicht gesicherten Bahnkreuzungen im Südburgenland (Abschnitt Friedberg – Oberwart bzw. steirische Ostbahn auf burgenländischem Gebiet) im Jahr 2005 eine Kreuzung technisch gesichert werden soll. Die Sicherung bzw. Auflassung von wie vielen weiteren Kreuzungen an den genannten beiden Strecken planen Sie für 2006? Welche Vorschläge liegen Ihnen dafür vom Land Burgenland, den Gemeinden oder Bahnunternehmen vor?

Antwort:

Wie mir die ÖBB mitteilen, ist bezüglich der angesprochenen Eisenbahnkreuzungen im Südburgenland im Jahr 2006 die Fertigstellung einer neuen Eisenbahnkreuzungs-Sicherungsanlage in Pinkafeld vorgesehen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, loopy initial 'G' followed by several smaller, connected letters, all contained within a large, hand-drawn oval.