



XXIII. GP.-NR

554 /AB

21. Mai 2007

zu 555 /J

**REPUBLIK ÖSTERREICH**  
**WERNER FAYMANN**  
**BUNDESMINISTER**  
 Bundesministerium  
 für Verkehr, Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-13.000/0003-I/PR3/2007 DVR:0000175

An die  
 Präsidentin des Nationalrates  
 Mag. Barbara Prammer

Parlament  
 1017 Wien

Wien, am 21. Mai 2007

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 555/J-NR/2007 betreffend Bahn- und Straßenverbindungen im Süd- und Mittelburgenland, die die Abgeordneten Glaser, Kolleginnen und Kollegen am 22. März 2007 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Fragen 1 bis 4:**

Welche Maßnahmen sind in den letzten Jahren zum Ausbau der steirischen Ostbahn gesetzt worden, um die Verbindung von Graz nach Budapest zu beschleunigen?

Welche Maßnahmen sind in den kommenden Jahren geplant, um die steirische Ostbahn auszubauen und damit die Verbindung von Graz nach Budapest zu beschleunigen?

Welche Verkürzung der Fahrzeiten ist aus diesen Maßnahmen zu erwarten?

Welche Vereinbarung hat Österreich mit Ungarn getroffen, um insgesamt den Ausbau dieser Strecke zu beschleunigen? Welche Maßnahmen werden auf ungarischer Seite in den kommenden Jahren in diesem Zusammenhang zu erwarten sein?

**Antwort:**

Der Präsentation des Rahmenplanes 2007 – 2012 am 28. März 2007 ging eine intensive Auseinandersetzung mit sämtlichen derzeit in Planung oder in Bau befindlichen Eisenbahninfrastrukturprojekten voraus. Wenngleich die im Regierungsprogramm vorgesehenen Mittel für den Schienenausbau noch erhöht wurden und somit für die Jahre 2007-2010 rd. € 6,4 Mrd. für die Eisenbahninfrastruktur zur Verfügung stehen, musste eine Prioritätenreihung vorgenommen werden. Dabei war das Augenmerk u.a. darauf zu richten, dass bereits in Bau befindliche Vorhaben ohne Verzögerungen und damit verbundene Verteuerungen zügig fertig gestellt werden. Ein besonderes Anliegen war mir dabei auch, dass Vereinbarungen mit anderen Gebietskörperschaften über die Realisierung einzelner Vorhaben eingehalten werden. Aufgrund

dieser Kriterien konnte etwa auch die rasche Realisierung der für die Steiermark wichtigen Koralmbahn sichergestellt werden. Weiters wurde auch ein zeitnaher Ausbau der Semmeringstrecke in Aussicht genommen, sodass die Anbindung der Steiermark an das internationale Schienennetz massiv verbessert wird.

Im Lichte dieser Vorgaben und Randbedingungen musste allerdings auch festgestellt werden, dass einzelne Vorhaben, wie auch der (teilweise) Ausbau (Betriebsausweichen) der „Grazer Ostbahn“, in der nunmehrigen ÖBB Rahmenplanperiode 2007-2012 nicht realisiert werden können. Diese Maßnahmen auf der „Grazer Ostbahn“ hätten vor allem Kapazitätssteigerungen, wobei Kapazitätsengpässe auf der derzeitigen, eingleisigen Dieselstrecke nicht absehbar sind, im Bestand gebracht (Betriebsausweichen). Wesentliche Fahrzeitverkürzungen sind damit aber nicht zu erreichen.

Diese sind einerseits nur mit einer Neutrassierung bzw. mit erheblichen Linienvbesserungen vor allem zwischen Graz und Gleisdorf zu erreichen, andererseits zusätzlich durch die Elektrifizierung der gesamten „Grazer Ostbahn“. Auf der derzeitigen Dieselstrecke werden Geschwindigkeiten von bis zu 100 km/h erreicht, was eine Fahrzeit zwischen Graz Hbf und Szentgotthárd von rund 1 Stunde 30 Minuten bedeutet. Auf einer elektrifizierten „Grazer Ostbahn“ könnte eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 140 km/h erreicht werden, was einer Fahrzeitverkürzung im Vergleich zur derzeitigen Situation, abhängig vom Betriebskonzept, von nur wenigen Minuten entsprechen würde. Mit der Anhebung der Streckengeschwindigkeit sind aber massive zusätzliche Investitionen verbunden, wie z.B.: höherwertige Ausführung sämtlicher Eisenbahnkreuzungen (Über- bzw. Unterführungen), zusätzliche Sicherungssysteme, Adaptierungen im Gleisbereich (Reinvestitionen), ... Diese Investitionsmittel sind aber aus den oben genannten Gründen der Priorisierungen nicht verfügbar.

Am 30.05.2005 wurde eine Absichtserklärung zwischen dem ungarischen Verkehrsminister und dem österreichischen Vizekanzler und Verkehrsminister abgeschlossen, die im wesentlichen folgenden Inhalt hat: „Mit Hinblick auf eine rasche Verbesserung des bilateralen Verkehrs zwischen den beiden Ländern, kommen die Signataren überein, die bestehenden Kooperationen (u.a. die österreichisch-ungarische Vereinbarung über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens, unterzeichnet am 25. Jänner 1999) im Bereich der Eisenbahnverbindungen fortzuführen und falls erforderlich zu intensivieren, insbesondere sind dies u.a. Graz-Fehring-Szentgotthard-Szombathely (-Budapest).“

Auf Grund einer Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2006 wurden die Gesamtkosten des Vollausbaus der „Grazer Ostbahn“ bis zur Staatsgrenze (durchgehend zweigleisig inkl. Elektrifizierung) auf rund € 411 Mio. geschätzt. Diese Maßnahmen wären eng mit Ungarn abzustimmen, da nur eine zweigleisige, elektrifizierte Weiterführung auf ungarischem Gebiet bis zumindest Szombathely einen Ausbau in Österreich rechtfertigen würde. Auf ungarischer Seite wurde dieses Projekt bisher nicht näher behandelt, für den ungarischen Staat liegen die Prioritäten bei der Donauachse.

Die Erforderlichkeit der Intensivierung ist aus derzeitiger Sicht nicht vordringlich, dies könnte erst mit einer Gesamt fertigstellung der Koralmbahn im Ost-West Verkehr eintreten. Unter diesem Gesichtspunkt ist eine Gesamtbetrachtung der „Grazer Ostbahn“ bis zumindest Szombathely anzustellen und gemeinsam mit Ungarn (und auch der Raaberbahn) Planungs- und Realisierungszeitpläne abzustimmen. Weiters ist darüber hinaus die Finanzierung des Abschnitts (der österreichische Abschnitt (€ 411 Mio.) plus die Zuzahlungen der Republik Österreich als Miteigentümer der Raaberbahn auf ungarischer Seite) im Lichte des zu erwartenden Gesamtverkehrsaufkommens zu betrachten und sind Betriebssimulationen anzustellen.

**Frage 5:**

In Ungarn hat die private Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG (ROeEE) die Strecke von Ödenburg über Steinamanger nach Körmend übernommen. Diese Strecke soll für den regionalen Verkehr ertüchtigt werden. Es gibt Überlegungen, dass der Bund und das Land Burgenland – wie schon bisher im Rahmen der ROeEE – eine Mitfinanzierung übernimmt. Welchen Informationsstand haben Sie zu diesen geplanten Aktivitäten?

**Antwort:**

Der Abschnitt Sopron – Szombathely wurde vom ungarischen Staat per 1. Dezember 2001 von der MAV der ROeEE zum Betrieb übertragen und wurde bereits von der ROeEE elektrifiziert und modernisiert.

Der Abschnitt Szombathely – Szentgotthárd wurde vom ungarischen Staat im Dezember 2006 von der MAV der ROeEE zum Betrieb übertragen und soll nun von der ROeEE modernisiert werden. Eine Elektrifizierung ist erst in einem weiteren Schritt vorgesehen, der von der verkehrlichen und wirtschaftlichen Entwicklung abhängig ist

**Fragen 6 bis 8:**

Für das südliche Burgenland wäre die Wiederherstellung der seinerzeit bestehenden Bahnverbindung Oberwart – Steinamanger ein wichtiger Impuls, was nicht zuletzt durch die jahrelangen Anstrengungen verschiedenster Akteure unterstrichen wird. Welchen Stellenwert hat dieses Projekt? In welchem Stadium befinden sich diesbezüglich die Vorbereitungen seitens des Verkehrsministeriums?

Wie ist der aktuelle Stand der Verhandlungen mit den zuständigen Stellen im Land Burgenland bzw. in Ungarn und welche Vorarbeiten wurden von diesen für die Neuerrichtung der Strecke Oberwart – Steinamanger geleistet?

Welche aktuellen Probleme ergeben sich bei der Verwirklichung dieses Vorhabens?

**Antwort:**

Wie Ihnen sicher bekannt ist, wurde der Abschnitt Oberwart - Grosspetersdorf (Südburgenländische Regionalbahn) ausgebaut. Die Gesamtinvestitionen betrugen rund 7 Mio. € und wurden zu gleichen Teilen durch das Land bzw. durch den Bund finanziert. Mit den Ausbaumaßnahmen sind nunmehr Geschwindigkeiten von 80 km/h möglich, wobei trassierungstechnisch soweit als möglich Vorsorgen getroffen wurden, um eine spätere Anhebung der Geschwindigkeit auf 120 km/h zu ermöglichen. Mit dieser Maßnahme ist jedenfalls auch die Weiterführung von Personenzügen über Oberwart hinaus bis Großpetersdorf gegeben und die Absicht bereits im Fahrplan der ÖBB-Personenverkehrs AG dokumentiert.

Das Land Burgenland hat bekanntermaßen auch Interesse an der Weiterführung in Richtung Ungarn und hat gemeinsam mit dem angrenzenden ungarischen Komitat Vas den grenzüberschreitenden Abschnitt zwischen Großpetersdorf und Szombathely untersuchen lassen.

Insgesamt wurden 3 Varianten untersucht, und zwar 2 Varianten jeweils mit Grenzübertritt bei Schandorf und 1 Variante mit Grenzübertritt bei Rechnitz. Die ermittelten Grobkostenschätzungen stellen sich als beträchtlich dar und liegen bei 53 Mio € bzw. 58 Mio € bei den Varianten mit

Grenzübertritt in der Nähe von Schandorf und bei 68 Mio € mit Grenzübertritt in den Nähe von Rechnitz. Die Kosten auf ungarischer Seite sollen demnach bei rund 83 Mio € liegen.

Die Untersuchungen haben gezeigt, dass eine Reaktivierung bzw. ein Ausbau dieser Strecke ein prognostiziertes Beförderungsvolumen von ca. 400 bis 600 Personenfahrten pro Tag und ca. 100.000 Tonnen pro Jahr bringen könnte.

Im Rahmen der Variantenpräsentation im Juli 2006 war von Vertretern der MAV bzw. GYSEV zu vernehmen, dass eine Finanzierungsmöglichkeit durch die Eisenbahnunternehmen derzeit nicht gesehen wird.

**Fragen 9 und 10:**

Welche Maßnahmen sind 2005 und 2006 zum Ausbau der Strecke Oberwart – Friedberg und in weiterer Folge der Aspangbahn über den Wechsel gesetzt worden? Welche Fahrtzeitverkürzungen haben sich aus diesen Maßnahmen ergeben?

Welche Maßnahmen sind in den kommenden Jahren geplant, um die genannten Abschnitte auszubauen und damit die Verbindung aus dem Südburgenland nach Wien zu beschleunigen? Welche Fahrtzeitverkürzungen sind aus diesen Maßnahmen zu erwarten?

**Antwort:**

Im Streckenabschnitt Oberwart – Friedberg wurden in den Jahren 2005 und 2006 mit Ausnahme der in der Beantwortung der Anfrage Nr. 3735/J-NR/2005 vom 20. Februar 2006 in Aussicht gestellten Fertigstellung einer neuen Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage in Pinkafeld - Fertigstellung erfolgte Juni 2006 - keine Attraktivierungsmaßnahmen gesetzt. Im Bereich Friedberg – Wiener Neustadt wurden die Streckensicherungsmaßnahmen für den Zugleitbetrieb inklusive der Modernisierung aller technischen EK-Sicherungsanlagen sowie die technische Sicherung einzelner Eisenbahnübergänge im Jahre 2000 abgeschlossen und haben vordergründig der Rationalisierung gedient. Fahrzeitgewinne waren damit nur im geringen Umfang möglich.

**Fragen 11 und 12:**

Eine Maßnahme zur Verkürzung der Fahrtzeit ist die Sicherung ungesicherter Eisenbahnkreuzungen. Welche Kreuzungen wurden 2005 und 2006 in den genannten Abschnitten technisch gesichert bzw. aufgelassen?

An welche Maßnahmen zur Sicherung von Kreuzungen an den genannten Abschnitten ist für die kommenden Jahre gedacht? Welche Vorschläge liegen Ihnen dafür von Land Burgenland, von Gemeinden oder Bahnunternehmen vor? Steht auch die Auflassung von ungesicherten Kreuzungen mit in Überlegung?

**Antwort:**

Eisenbahnkreuzungen sind im österreichischen Eisenbahnnetz entweder nichttechnisch - durch Andreaskreuze und Sichtraum oder Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus - oder technisch - durch Schrankenanlagen oder Lichtzeichenanlagen - gesichert. Von ungesicherten Eisenbahnkreuzungen kann daher nicht gesprochen werden. Hinsichtlich geplanter Maßnahmen an Eisenbahnkreuzungen im Abschnitt Oberwart – Friedberg kann berichtet werden, dass nach Auskunft der ÖBB-Infrastruktur Bau AG vom 18. April 2007 seitens der Stadtgemeinde Pinkafeld sowie der Gemeinde Riedlingsdorf diesbezügliche Gespräche initiiert wurden.

**Frage 13:**

Bis wann ist mit der Elektrifizierung der Bahnstrecke Deutschkreutz – Neckenmarkt/Horitschon zu rechnen? Sind die bisherigen Vorarbeiten des Landes Burgenland Ihrer Einschätzung nach ausreichend?

**Antwort:**

Die Maßnahmen für die Elektrifizierung des Abschnittes Deutschkreutz – Neckenmarkt-Horitschon sind im Rahmenplan 2007 – 2012 ab 2008 vorgesehen und sollen bis Ende 2009 abgeschlossen sein. Die hiefür erforderlichen eisenbahnrechtlichen Genehmigungen liegen im Zuständigkeitsbereich des Landes Burgenland.

**Frage 14:**

Der Eisenbahnanschluss im grenzüberschreitenden Wirtschaftspark Heiligenkreuz – St. Gotthard ist gegenwärtig nur eingeschränkt benutzbar. Durch die zwischen Ungarn und Österreich geltenden vertraglichen Bedingungen können zwar komplette Zuggarnituren abgefertigt werden, Zugteile hingegen nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand. Welche Bemühungen hat Ihr Ministerium unternommen, um diesen Zustand zu beheben? Was ist das bisherige Ergebnis dieser Bemühungen?

**Antwort:**

Die zur Abwicklung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs zum Industriepark Heiligenkreuz auf Staatenebene getroffene Vertragsregelung enthält das Abkommen zwischen der Regierung der Republik Österreich und der Regierung der Republik Ungarn über den Eisenbahndurchgangsverkehr des österreichisch-ungarischen Industrieparks in der Umgebung der Stadt Szentgotthárd. Den österreichischen Eisenbahnunternehmen wird darin die Berechtigung eingeräumt, Züge im Durchgangsverkehr zwischen Szentgotthárd/Mogersdorf und Szentgotthárd/Heiligenkreuz Industriepark Heiligenkreuz über den Bahnhof Szentgotthárd durch das Gebiet der Republik Ungarn zu führen, was von ungarischer Seite nur unter sogenanntem Bahnverschluss zugestanden wurde. Diese Regelung bedingt Ganzzüge.

Das Abkommen, das österreichischerseits federführend vom Außenministerium unter Einbeziehung des Innen-, Finanz- und Verkehrsministeriums mit der ungarischen Seite verhandelt wurde, entspricht der Situation und insbesondere den Interessen der öffentlichen Sicherheit im Grenzgebiet, die sich erst bei einem Wirksamwerden des Schengener Übereinkommens auch in Ungarn ändern dürften. Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, das hier keine unmittelbare Zuständigkeit hat, wird diese Frage aber seinerseits im Interesse einer weiteren Erleichterung für den Eisenbahnverkehr in die von den beiden Außenressorts organisierte Gemischte Österreichisch-Ungarische Kommission für den Grenzverkehr einbringen.

Zwischenzeitig sind Bemühungen im Interesse von Erleichterungen für Zugteile auf Ebene der Eisenbahnunternehmen, diesfalls der Rail Cargo Austria AG und der GySEV, im Gange.

**Frage 15:**

Wie stehen Sie zum Bau der Schnellstraße S 7 von Ilz durch die Oststeiermark und das Südburgenland zur ungarischen Grenze?

**Antwort:**

Die S 7 wurde in die gemeinsam mit dem Herrn Bundesminister für Finanzen, den Landeshauptleuten und der ASFINAG erstellte Prioritätenreihung und das Bauprogramm ASFINAG 2007 aufgenommen.

**Frage 16:**

Als Baubeginn wurden zuletzt Termine zwischen 2007 und 2009 genannt, als Termine für Fertigstellung der Zeitraum zwischen 2011 und 2013. Wie ist der aktuelle Stand bezüglich des Zeitplans?

**Antwort:**

Der Zeitplan gemäß der Prioritätenreihung sieht vor, den Bau des Abschnittes Ilz – Dobersdorf/Nord 2010 zu beginnen und 2014 für den Verkehr freizugeben. Für den Abschnitt Dobersdorf/Nord – Heiligenkreuz ist ein Baubeginn für 2012 und eine Verkehrsfreigabe für 2016 vorgesehen.

**Frage 17:**

Welche Änderungen in der Bauplanung sind durch die Ergebnisse der geologischen Bohrungen im möglichen Trassengebiet im Lafnitztal zu erwarten? Sind damit auch zeitliche Verzögerungen im Planungs- und Bauprozess verbunden?

**Antwort:**

Aufgrund der geologischen Gegebenheiten erfolgt eine Trassenverschiebung im Bereich Speltenbach, sodass der bergmännische Tunnel entfallen und eine Einhausung ausgeführt werden kann. Weiters erfolgt eine Trassenverschiebung im Bereich Rudersdorf um auch dort den bergmännisch zu bauenden Tunnelabschnitt zu verkürzen.

Die Änderungen des Vorprojektes sind bereits fertig und wurden Anfang April im ho. Ressort zur Durchführung eines ergänzenden § 14-Verfahrens eingereicht.

**Frage 18:**

Wird die Straße wie geplant als vierspurige Schnellstraße mit Richtungstrennung und niveaufreien Knoten errichtet?

**Antwort:**

Auf jeden Fall wird der Abschnitt Ilz – Dobersdorf/Nord als 4-spurige richtungsgetrennte Straße ausgeführt. Der Ostabschnitt von Dobersdorf bis Heiligenkreuz soll vorerst 2-spurig realisiert werden.

**Frage 19:**

Ist die Weiterführung der S7 auf ungarischer Seite gewährleistet? Welche Vereinbarungen hat Ihr Ressort diesbezüglich mit dem ungarischen Verkehrsministerium getroffen?

**Antwort:**

Als Weiterführung plant Ungarn die Errichtung der M 8. Es erfolgen ständig Abstimmungsgespräche durch die Planungsgruppen.

Die zuständigen Beamten meines Ressorts haben gemeinsam mit der ASFINAG im September 2006 mit den zuständigen Vertretern Ungarns eine Abstimmung über den Grenzübergabepunkt S 7 / M 8 vorgenommen.

**Frage 20:**

Siehe Antworten zu Fragen 15+16.

**Antwort:**

Inwieweit das Bezirksblatt Güssing/Jennersdorf die Meinung von Herrn Bundeskanzler Gusenbauer wiedergibt ist mir nicht bekannt. Jedenfalls ist die S 7 in der Prioritätenreihung für den Infrastrukturausbau – die eine Vorgabe der Bundesregierung ist – enthalten.

**Frage 21, 22 und 24:**

Die Fortführung der S 31 bis zur ungarischen Staatsgrenze und darüber hinaus ist für die Verkehrsanbindung des Mittelburgenlands ein wichtiger Impuls. Wie bewerten Sie in diesem Zusammenhang das Vorhaben Ungarns, die Fortführung der S 31 auf ungarischem Staatsgebiet zeitlich hinauszuschieben?

Welche Konsequenzen ergeben sich daraus für die Weiterführung der S 31 auf österreichischem Gebiet bis zur Staatsgrenze?

Bis wann ist angesichts der jüngst kolportierten Äußerung von ungarischer Seite mit der Verkehrsfreigabe auf dem österreichischen und dem ungarischen Teilstück zu rechnen?

**Antwort:**

Auf österreichischem Staatsgebiet soll die S 31 vorerst bis zur B 51 verlängert werden. Die Weiterführung wird in Abstimmung mit Ungarn erfolgen um eine in beiden Staaten verkehrswirksame Verbindung sicherstellen zu können.

**Frage 23:**

Sind Ihrer Einschätzung nach die bisherigen Vorarbeiten des Landes Burgenland, was Planung und Grundablösen für den Weiterbau der S 31 betrifft, im Zeitplan und ausreichend?

**Antwort:**

Die Vorprojektierung ist so weit gediehen, dass eine Variantenauswahl für den Gesamtschnitt möglich ist. Ein weiteres Vorantreiben der Planungsmaßnahmen erscheint aus heutiger Sicht wenig sinnvoll.

**Frage 25:**

Wie weit sind die Vorarbeiten für die Verlängerung der Autobahn A 3 von Wulkaprodersdorf zur ungarischen Staatsgrenze gediehen? Welche Ergebnisse haben die bisherigen Gespräche mit dem Land Burgenland, den betroffenen Gemeinden, den Bürgerinitiativen und den zuständigen Stellen in Ungarn gebracht?

**Antwort:**

Die Erarbeitung des Vorprojektes für den Abschnitt Wulkaprodersdorf – Klingenbach ist zum Großteil fertig.

Eine Einreichung im ho. Ressort ist noch nicht erfolgt. Seitens der anrainenden Gemeinden gibt es zum Teil Bedenken gegen einzelne mögliche Varianten.

Mit Ungarn wurde der Grenzübergabepunkt festgelegt.

**Frage 26:**

Wird bei den genannten Straßenbauvorhaben (S 7, S 31, A 3) die Errichtung von Pendlerparkplätzen (Park & Ride, Park & Drive) bereits in der Planungsphase mitberücksichtigt?

**Antwort:**

In die derzeit laufenden Vorprojektierungen sind Park&Ride-Parkplätze noch nicht einbezogen worden. Dies wird im nächsten Planungsschritt behandelt werden.

Mit freundlichen Grüßen



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Werner Faymann'.

Werner Faymann