

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0019-I/PR3/2018

Wien, am 23. August 2018

Sehr geehrter Herr Präsident!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Hoyos-Trauttmansdorff, Kolleginnen und Kollegen haben am 29. Juni 2018 unter der **Nr. 1164/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Grenzbahn Südburgenland gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie sehen Sie ganz allgemein die Bahninfrastruktur im Südburgenland?*

Eine nachhaltige Absicherung sowie ein zukünftiger Ausbau der Bahninfrastruktur im Südburgenland sind mir grundsätzlich ein großes Anliegen. Derzeit laufen einige Untersuchungen zur Weiterentwicklung der ÖBB-Strecken in Zusammenarbeit mit den Ländern Steiermark und Burgenland. Die aktuelle Sachlage erlaube ich mir für die Beantwortung Ihrer Frage folgendermaßen zusammenzufassen:

Bahnstrecke Staatsgrenze nächst Mogersdorf – Graz („Steirische Ostbahn“)

Die Steirische Ostbahn (Staatsgrenze nächst Mogersdorf - Graz) bindet den Bezirk Jennersdorf an den Großraum Graz an und stellt auch eine wichtige Verbindung nach Ungarn dar. Die Bahnstrecke ist derzeit in Österreich nicht elektrifiziert, in Ungarn wurde die Strecke bereits modernisiert und elektrifiziert.

Die finanziellen Mittel für die Elektrifizierung dieser Bahnstrecke, von der besonders auch die Anbindung von Jennersdorf nach Graz profitieren wird, wurden auf Bundesseite erstmals mit dem im März 2018 vorgestellten Rahmenplan 2018-2023 sichergestellt. Die Untersuchungen zur grundsätzlichen Machbarkeit sind bereits sehr weit, derzeit laufen allerdings noch vertiefte Untersuchungen zur technischen Umsetzbarkeit der Elektrifizierung im Laßnitz-Tunnel. Dieser weist einen sehr engen Querschnitt auf, was für die Elektrifizierung eine große technische Herausforderung darstellt.

Parallel dazu laufen derzeit Verhandlungen mit den betroffenen Bundesländern zur Mitfinanzierung für den Nahverkehrsanteil gemäß §44 Bundesbahngesetz.

Bahnstrecke Wr. Neustadt – Fehring („Aspangbahn“, „Wechselbahn“, „Thermenbahn“)

Zur Bahnstrecke Wr. Neustadt – Fehring, die das Südburgenland bekanntlich tangiert, laufen derzeit ebenfalls Untersuchungen zu deren künftigen weiteren Entwicklung, die allerdings noch nicht abgeschlossen sind.

Bahnstrecke Friedberg – Oberwart (– Szombathely) („Pinkatalbahn“)

Die Bahnstrecke Friedberg - Oberwart dient derzeit ausschließlich der Abwicklung des Güterverkehrs, ein Kaufvertrag zur Übertragung der Bahnstrecke von der ÖBB-Infrastruktur AG an das Burgenland liegt vor. Die Übergabe wurde allerdings noch nicht vollzogen.

Die Strecke soll grundsätzlich zumindest für den Güterverkehr erhalten bleiben und die Option für einen späteren Lückenschluss nach Szombathely offen gehalten werden.

Zusätzlich soll mit dem Projekt „Open Rail Lab“ eine Testumgebung für innovative Technologien im Bahnverkehr geschaffen werden. Ich bin davon überzeugt, dass wesentliche Impulse für den Wirtschaftsstandort Südburgenland gesetzt werden können, wenn dieses Projekt von Bund und Land die notwendige gemeinsame Unterstützung findet.

Zu Frage 2:

- *Wie stehen Sie im Konkreten zu dem Ausbau dieses Streckenabschnittes?*

Ich werde mich im Rahmen meiner Zuständigkeiten für die rasche, weitere Belebung der Bahnstrecke Friedberg – Oberwart, insbesondere im Zusammenhang mit der Etablierung des „Open Rail Lab“ einsetzen.

Zu Frage 3:

- *Inwieweit ist das BMVIT in Gespräche und Verhandlungen mit eingebunden?*

Das BMVIT steht im laufenden Kontakt zu den Stakeholdern Land Burgenland und ÖBB-Infrastruktur AG.

Zu Frage 4:

- *Im Budgetrahmenplan der ÖBB gibt es Mittel in offenen Posten, die zum Ausbau von regionalen Strecken bzw. zur Revitalisierung derselben verwendet werden könnten. Wird in Aussicht genommen, Teile dieser Mittel für den Ausbau der Grenzbahn im Südburgenland zu veranschlagen?*
- Wenn ja, wie sieht hier der konkrete Finanzplan aus?*
 - Wenn nein, wieso nicht bzw. wofür werden diese Mittel dann aufgewendet?*

Mit dem im März 2018 beschlossenen Rahmenplan 2018-2023 der ÖBB-Infrastruktur AG wurde ein Finanzierungstopf für Regionalbahnen im Netz der ÖBB geschaffen. Voraussetzung für den Abruf von finanziellen Mittel für einzelne Strecken sind entsprechende Finanzierungsvereinbarungen mit den Bundesländern zur Mitfinanzierung. Die finanziellen Mittel in dem Finanzierungstopf sind allerdings sehr begrenzt, weshalb mit ihnen vor allem die Modernisierung von bestehender Eisenbahninfrastruktur finanziert werden soll.

Zu Frage 5:

- *Wurden von Seiten des BMVIT Studien in Auftrag gegeben, die einer Erhebung der Sachlage zum Ausbau der Strecke dienlich sind?*
- Wenn ja, welche Studien sind das und was sind die entsprechenden Ergebnisse?*
 - Wenn nein, liegen externe Studien vor?*

Das BMVIT hat in jüngerer Vergangenheit keine Studien zum Ausbau der Strecke Friedberg - Oberwart (- Szombathely) in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse der Studien des Landes Burgenland (Projekt „Grenzbahn“ unter Beteiligung der westpannonischen Entwicklungsagentur) sind aber bekannt und liegen vor.

Zu Frage 6:

- *Inwieweit finden Verhandlungen auf EU Ebene dazu statt?*

Die Strecke Friedberg - Oberwart (- Szombathely) liegt nicht auf dem Transeuropäischen Netz für Verkehr (TEN-V). Es besteht deshalb derzeit keine Möglichkeit zu einer maßgeblichen Mitfinanzierung seitens der europäischen Union über die Connecting Europe Facility im Verkehrsbereich (CEF-V), da sich dieses auf das TEN-V Netz beschränkt.

Auch waren die bisherigen Förderaufrufe im Rahmen der CEF-V generell stark überzeichnet, das heißt, dass das Volumen der förderfähigen Projekte europaweit das zur Verfügung stehende Fördervolumen um ein Mehrfaches überstieg.

Derzeit liegt ein Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission bezüglich des Nachfolgeinstruments der „Connecting Europe Facility“ (CEF 2.0) für den Bereich CEF-Verkehr vor, für welchen nun die Verhandlungen auf EU-Ratsebene anstehen.

Ing. Norbert Hofer

