

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

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

leonore.gewessler@bmk.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: 2021-0.296.057

22. Juni 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Johannes Margreiter, Kolleginnen und Kollegen haben am 22. April 2021 unter der **Nr.6398/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Grenzbahn Südburgenland gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie beurteilen Sie die bestehende Bahninfrastruktur und das bestehende Angebote im schienengebundenen ÖPNV im Südburgenland?*

Eingangs möchte ich festhalten, dass die Verkehrspolitik des Bundes eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs durch klare Zielsetzungen in den Bereichen Verkehrsangebot, Infrastruktur und Tarifgestaltung verfolgt. Der schienengebundene ÖPNV ist zwar zweifellos ein wichtiger Aspekt davon, jedoch stellt auch der Busverkehr einen wesentlichen Teil des Angebotes im öffentlichen Verkehr dar – insbesondere dort, wo die Schiene ihre Systemvorteile nicht voll ausspielen kann.

Wie der Großteil der Bahnstrecken in ganz Österreich gehen auch die Bahnstrecken im Südburgenland auf die Habsburgermonarchie zurück. Als Teil der damaligen ungarischen Reichshälfte verlaufen die Bahnstrecken im Südburgenland tendenziell in Richtung West-Ost, da direkte Fahrtmöglichkeiten Richtung Budapest zu gewährleisten waren. Die Nord-Süd-Verbindung hingegen über die Achse Aspang-Wechsel-Thermenbahn verläuft nicht durch das Burgenland, sondern knapp westlich und parallel in den Bundesländern Niederösterreich und Steiermark.

Aus diesen Gründen ist eine optimale Nord-Süd-Erschließung des Südburgenlandes per Bahn schwierig, da dies nur über längere Neubaustrecken zu bewerkstelligen wäre. Für das Südbur-

genland stellen deshalb die bestehenden Busverbindungen attraktive Angebote im öffentlichen Verkehr über die gut ausgebaute Straßeninfrastruktur sicher. Das Land Burgenland strebt grundsätzlich eine bessere Vernetzung zwischen Bahn und Bus an, die auch bundesseitig unterstützt wird. Nach Auskunft des Landes Burgenland wird sich die Zielsetzung der besseren Verknüpfung zwischen Bus und Bahn auch voraussichtlich in der Gesamtverkehrsstrategie des Landes Burgenland wiederfinden, die derzeit in Erarbeitung ist.

Zu Frage 2:

- *Welche konkreten Schritte wurden gesetzt zum Ausbau der Strecken bzw. Streckenabschnitte:*

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

Es ist geplant, dass die Steirische Ostbahn elektrifiziert und auf höhere Geschwindigkeiten ausgebaut wird. Dadurch wird sich die Fahrzeit Jennersdorf – Graz um ca. 9 Minuten verkürzen, und aufgrund der durch die betroffenen Länder Burgenland und Steiermark gemeinsam mit meinem Ressort geplanten Angebotsverbesserungen soll ein Stundentakt eingeführt werden.

Die Voruntersuchungen („Infrastrukturentwicklung“) bei der ÖBB-Infrastruktur AG für die baulichen Maßnahmen sind abgeschlossen, derzeit läuft die Vorbereitung der Behördenverfahren. Ziel ist es, die Elektrifizierung mit Ende 2027 bzw. 2028 in Abhängigkeit der Dauer der erforderlichen Behördenverfahren in Betrieb zu nehmen.

Durch Ausweitungen in den Verkehrsdienstbestellungen des BMK wird darüber hinaus der überregionale Verkehr Graz - Jennersdorf - Szombathely - Budapest bereits kurzfristig deutlich verbessert. Mit Fahrplanwechsel im Dezember 2021 wird es auf dieser Relation zwei InterCity-Zugpaare geben, welche auch in Jennersdorf halten und mit welchem Graz in etwa einer Stunde erreichbar sein wird. Die übergeordnete Zielsetzung besteht darin, die Fahrzeit Graz - Budapest gegenüber heute um etwa 30 Minuten zu verkürzen. Sowohl die Steiermark als auch das Südburgenland werden durch die damit verbundene bessere internationale Erreichbarkeit deutlich profitieren.

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

Zur weiteren Entwicklung der Wechsel- und Thermenbahn wurden Untersuchungen zwischen dem Land Steiermark und der ÖBB-Infrastruktur AG angestellt, es kam aber noch zu keiner Vereinbarung über konkrete Maßnahmen, siehe dazu auch meine Beantwortung 587/AB der parlamentarischen Anfrage betreffend die Thermenbahn. Ich strebe jedenfalls einen baldigen Abschluss der Verhandlungen zwischen meinem Ressort, der ÖBB-Infrastruktur AG und dem Land Steiermark bezüglich der beiden genannten Strecken an.

Die Aspangbahn wurde bereits Anfang der 2000er Jahre für den Personenregionalverkehr ertüchtigt. Weiters sind auf der Aspangbahn in den nächsten Jahren weitere Attraktivierungen von Verkehrsstationen samt Mobilitätsverknüpfungen und Maßnahmen an Eisenbahnkreuzungen geplant.

c. *Bahnstrecke Friedberg – Oberwart (- Szombathely) („Pinkatalbahn“)*

Der Personenverkehr auf der Strecke Friedberg - Oberwart wurde im Jahr 2011 unter dem seinerzeitigen BMVIT im Einvernehmen mit den damaligen Vertreter*innen des Landes Burgenland eingestellt. Derzeit wird die Strecke ausschließlich vom Güterverkehr befahren. Die Strecke bleibt vorerst auf Dauer des Forschungsprojektes Open Rail Lab im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG, das Land Burgenland leistet Kostenzuschüsse von 50% zu den tatsächlich anfallenden Kosten für Instandhaltung und (Re)Investitionen.

Bezüglich den Überlegungen zur Wiederrichtung des Abschnittes Großpetersdorf - Szombathely ist zu erwähnen, dass dieser aufgrund der hohen Kosten aktuell weder auf Bundes- noch auf Landesebene vorrangig behandelt wird. Die Investitionen würden sich laut einer umfassenden Studie des Landes Burgenland auf mindestens 350 Millionen Euro belaufen, die jährliche Instandhaltung wird mit fünf Millionen Euro geschätzt, wodurch aufgrund der beschränkten Nachfrage die Wirtschaftlichkeit des Projektes nicht gegeben wäre. Das Land strebt die Errichtung eines Radweges an. Nach Auskunft der Landes Burgenland wird sich die grundsätzliche strategische Ausrichtung bezüglich dieser Strecke auch in der oben erwähnten derzeit in Ausarbeitung befindlichen Gesamtverkehrsstrategie des Landes Burgenlandes wiederfinden.

Zu Frage 3:

- *Ist es richtig, dass in der Vereinbarung von Wien, Niederösterreich und dem Burgenland („Memorandum of Understanding“) zum Schienenverkehr in der Ost-Region für den Süden Burgenlands bis 2029 für den Ausbau der Bahn keine Investitionen vorgesehen sind?*

Das Memorandum of Understanding zur zukünftigen Ausgestaltung des von der ÖBB-PV AG zu erbringenden Schienenpersonennahverkehrs in den Bundesländern Wien, Niederösterreich und Burgenland betrifft die Verkehrsdienstbestellungen und nicht den Ausbau der Infrastruktur.

Zu Frage 4:

- *Werden von Ihrer Seite Pläne, verfolgt, das Südburgenland anders als durch eine neue Busverbindung an den Raum Graz anzubinden?*

Ja, die oben genannte Elektrifizierung und der Ausbau der Steirischen Ostbahn wird eine deutliche Verbesserung der schienenseitigen Anbindung des südburgenländischen Bezirkes Jennersdorf an den Raum Graz bewirken. Eine erste Verbesserung tritt bereits ab Dezember 2021 durch die oben erwähnten InterCity-Verbindungen ein.

Die Bestellung eines darauf aufbauenden Öffentlichen Nahverkehrs im Busbereich fällt gemäß § 11 ÖPNRV-G 1999 in die Zuständigkeit der regionalen Gebietskörperschaften.

Zu Frage 5:

- *Welche konkreten Schritte zur Umsetzung des Bahnprojektes zur Anbindung des Südburgenlandes an Ungarn – die „Grenzbahn“ – wurden von Ihnen gesetzt?*

Die Untersuchungen im Rahmen des Projektes Grenzbahn (Friedberg - Oberwart - Szombathely) wurden vom Land Burgenland gemeinsam mit den ungarischen Partner*innen be-

trieben. Mein Ressort bzw. das seinerzeitige BMVIT war nicht Projektpartner. Wie oben erläutert, wurde das Projekt aufgrund der hohen Kosten seitens des Landes verworfen.

Bezüglich der Verbesserung der Anbindung des südburgenländischen Bezirkes Jennersdorf an Ungarn über die steirische Ostbahn wurden zahlreiche Aktivitäten seitens des BMK gesetzt. So fand auf Expert*innenebene eine intensive Abstimmung sowohl der Infrastrukturmaßnahmen als auch des angestrebten Verkehrsangebotes mit den ungarischen Partnern statt. Für die nun laufenden Planungen zur Elektrifizierung und zum Ausbau der Steirischen Ostbahn wurden EU-Förderungen über die Connecting Europe Facility beantragt und auch bewilligt, was ebenfalls im Vorfeld einer intensiven Vorbereitung sowohl in Österreich als auch in Ungarn bedurfte. Eine der bereits kurzfristig spürbaren Verbesserungen werden die oben genannten zwei InterCity-Zugpaare Graz - Jennersdorf - Szombathely - Budapest sein, die mit Fahrplanwechsel im Dezember 2021 eingeführt werden.

Zu Frage 6:

- *Welche Öffentlichen Verkehrsmittel werden angeboten oder sind geplant, um von Oberwart zum Zug nach Friedberg und weiter nach Wien auspendeln zu können?*

Wie zuvor beschrieben, wurde der Personenverkehr auf der Strecke Friedberg - Oberwart im Jahr 2011 eingestellt. Die Bestellung eines darauf aufbauenden Öffentlichen Nahverkehrs im Busbereich fällt gemäß § 11 ÖPNRV-G 1999 in die Zuständigkeit der regionalen Gebietskörperschaften.

Zu Frage 7:

- *Wird es bis 2029 eine Bahnverbindung von Oberwart nach Friedberg geben?*

Der aktuelle Verkehrsdienstevertrag für die Ostregion, der grundsätzlich den Zeitraum bis 2029 umfasst, sieht keine Bestellung eines Schienenpersonenregionalverkehrs auf dieser Strecke vor.

Zu Frage 8:

- *Sie bekennen sich regelmäßig zu einer nachhaltigen Ökologisierung des Verkehrssystems. Welche Maßnahmen werden gesetzt, um den Schienenverkehr im Südburgenland (Oberwart) zu stärken bzw. welche Hindernisse stehen ihrer Umsetzung entgegen?*

Mein Ressort wird im Rahmen seiner Zuständigkeiten die Zielsetzungen des Landes Burgenland unterstützen, künftig eine bessere Verknüpfung zwischen Bahn und Bus auch für das Südburgenland herbeizuführen. Eine deutliche Attraktivitätssteigerung für den öffentlichen Verkehr wird die geplante Einführung des 1-2-3-Klimatickets mit sich bringen, von dem Pendler*innen aus dem Südburgenland in besonderem Maße profitieren werden.

Leonore Gewessler, BA

