

1653/AB XXII. GP**Eingelangt am 22.06.2004****Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. 11000/20-CS3/04 DVR 0000175

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

Wien, . Juni 2004

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1669/J-NR/2004 betreffend den Ausbau der Infrastruktur im Burgenland im Zusammenhang mit der EU-Erweiterung, die die Abgeordneten Franz Glaser, Kolleginnen und Kollegen am 22. April 2004 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Welche überregionalen Straßenverbindungen über burgenländisches Gebiet haben aus Ihrer Sicht die höchste Priorität, um die Anbindung an die neuen EU-Nachbarstaaten zu verbessern?

Antwort:

Höchste Priorität haben die im Generalverkehrsplan Österreich enthaltenen Projekte für die Errichtung von A 6, A 3, S 7 und S 31.

Frage 2:

Welche Bahnprojekte über burgenländisches Gebiet haben aus Ihrer Sicht die höchste Priorität, um die Anbindung an die neuen EU-Nachbarstaaten zu verbessern?

Antwort:

Hinsichtlich der hochrangigen Eisenbahnverbindungen über burgenländisches Gebiet darf ich darauf verweisen, dass Österreich bereits in der „Van Miert-Gruppe“ und nun auch in Anhang III der Revision der TEN-Leitlinien das bestmögliche Ergebnis erzielt hat. Die Verbindung Wien – Budapest über Parndorf – Nickelsdorf ist bereits seit 1998 ausgebaut, das prioritäre Projekt Paris – Wien wurde nach Bratislava verlängert und in die „Quick-Start-Liste“ aufgenommen, als grenzüberschreitendes Projekt ist Wien – Sopron – Budapest enthalten. Somit wurden die optimalen Rahmenbedingungen für eine Unterstützung des Ausbaus durch die EU, aber auch durch Ungarn, erreicht.

Frage 3:

In welchem Stadium befinden sich die Planungen für die Spange Kittsee (A6 Nordostautobahn) von der A4 zur slowakischen Grenze?

Antwort:

Die Einreichprojektierungen und das Umweltverträglichkeitsgutachten sind abgeschlossen. Die öffentliche Erörterung wurde am 15. April 2004 durchgeführt. Zur Zeit erfolgt die fachliche Überprüfung der protokollierten Eingaben.

Frage 4:

Bis wann ist mit der Verkehrsfreigabe der Spange Kittsee zu rechnen?

Antwort:

Der aktuelle Zeitplan sieht eine Fertigstellung der A 6 Ende 2007 vor.

Frage 5:

In welchem Stadium befinden sich die Planungen für die A 3 (Südostautobahn) von Eisenstadt zur ungarischen Grenze?

Antwort:

Für die Weiterführung der A 3 Südostautobahn bis zur Staatsgrenze bei Klingenbach werden derzeit die Vorprojektierungen durchgeführt.

Frage 6:

Bis wann ist mit der Verkehrsfreigabe der A3 zu rechnen?

Antwort:

Unter der Voraussetzung, dass im Zuge der Planung und der durchzuführenden Behördenverfahren keine größeren Schwierigkeiten auftreten, erscheint eine Verkehrsfreigabe im Jahr 2009 möglich.

Frage 7:

In welchem Stadium befinden sich die Planungen für den Weiterbau der S 31 (Burgenland-Schnellstraße) von Oberpullendorf zur ungarischen Grenze?

Antwort:

Für diesen Abschnitt der S 31 Burgenlandschnellstraße wurde mit der Vorprojektierung begonnen.

Frage 8:

Welchen Ausbaugrad und welche straßenbauliche Ausstattung wird dieses Schnellstraßenstück aufweisen?

Antwort:

Den Planungen wird ein 4-streifiger Querschnitt mit Mitteltrennung zugrundegelegt. Die Anschlussstellen werden als niveaufreie Knoten ausgelegt.

Frage 9:

Bis wann ist mit der Verkehrsfreigabe der S 31 in diesem Abschnitt zu rechnen?

Antwort:

Bei optimalem Ablauf von Planung und Behördenverfahren erscheint 2010 eine Verkehrsfreigabe möglich.

Frage 10:

In welchem Stadium befinden sich die Planungen für den Bau der S 7 (Fürstenfelder Schnellstraße) von Riegersdorf zur ungarischen Grenze?

Antwort:

Zur Zeit werden die Vorprojektierungen durchgeführt.

Frage 11:

Welchen Ausbaugrad und welche straßenbauliche Ausstattung wird diese Schnellstraße aufweisen?

Antwort:

Die S 7 wird als 4-spurige Schnellstraße mit Richtungstrennung und niveaufreien Knoten geplant.

Frage 12:

Bis wann ist mit der Verkehrsfreigabe der S 7 in diesem Abschnitt zu rechnen?

Antwort:

Gemäß aktuellem Zeitplan ist die Verkehrsfreigabe 2010 vorgesehen.

Fragen 13 und 14:

In welchem Stadium befinden sich die Planungen für den Bau der Schleife Müllendorf?

Bis wann ist mit der Verkehrsfreigabe der Schleife Müllendorf zu rechnen? Mit welchen Fahrtzeitverkürzungen ist dadurch zu rechnen?

Antwort:

Das Projekt „Schleife Müllendorf“ wurde aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit unter Wahrung der höchstmöglichen Wirksamkeit hinsichtlich der Fahrzeitverkürzung Wien – Eisenstadt auf eine Verbindungsschleife zwischen der Strecke der Raaber Bahn und der Strecke Wulkaprodersdorf – Eisenstadt reduziert. Der Vorentwurf für das Projekt wurde fertig gestellt und mit den Gebietskörperschaften abgestimmt. Für Planung, Baugenehmigungsverfahren, Grundeinlösung und Bauherstellung wird ein Zeitraum von rund 30 Monaten ab Baubeschluss benötigt. Dies setzt allerdings voraus, dass die Genehmigungsverfahren und Grundeinlösungsverhandlungen mit Unterstützung des Landes Burgenland rasch abgeschlossen werden können sowie auf Grund des Zeitdruckes gegebenenfalls gewisse Mehrkosten bei der Baudurchführung zu berücksichtigen sein werden. Durch das Vorhaben kann eine Fahrzeitverkürzung in der Relation Wien – Eisenstadt von rund 7 Minuten erzielt werden.

Fragen 15 und 16:

In welchem Stadium befinden sich die Planungen für den Bau der Schleife Ebenfurth?

Bis wann ist mit der Verkehrsfreigabe der Schleife Ebenfurth zu rechnen? Mit welchen Fahrtzeitverkürzungen ist dadurch zu rechnen?

Antwort:

Die Voruntersuchungen haben ergeben, dass eine Schleife in Ebenfurth zwar technisch machbar, jedoch praktisch nicht durchsetzbar ist, da die neue Trasse durch Siedlungsgebiet führt und den Abtrag einiger Wohnobjekte zur Folge hätte. Es wird daher eine autobahnahe Trasse als Verbindung zwischen Wampersdorf und Müllendorf weiterverfolgt („Große Schleife Ebenfurth“). Eine Trassenstudie liegt vor. Ein Förderungsansuchen für die Planungen wurde bei der Europäischen Kommission eingereicht. Für Umweltverträglichkeitsprüfung, Planung, Baugenehmigungsverfahren und Herstellung wird mit einem Zeitraum von 6 bis 7 Jahren ab Baubeschluss gerechnet. Durch das Vorhaben wird eine Fahrzeitverkürzung in den Relationen Wien – Eisenstadt, Sopron, Deutschkreuz von rund 14 Minuten erzielt.

Fragen 17 und 18:

In welchem Stadium befindet sich die Elektrifizierung der Bahnstrecke Wiener Neustadt - Mattersburg - Ödenburg?

Wann wird der Verkehr auf dieser elektrifizierten Strecke aufgenommen? Mit welchen Fahrtzeitverkürzungen ist dadurch zu rechnen?

Antwort:

Die Elektrifizierung der Strecke Wiener Neustadt – Loipersbach-Schattendorf ist im Paket 1 a des GVP mit einem Investitionsbedarf von rund 21,8 Mio. € enthalten. Die Planung für dieses Projekt wurde den ÖBB mit der 11. ÖBB-Ü-VO übertragen. Die Planungsvorarbeiten (Vermessung etc.) sind nach Mitteilung der ÖBB abgeschlossen. Für die Planung, Baugenehmigung und Bauherstellung ist ein Zeitraum von rd 2 Jahren ab Baubeschluss zu veranschlagen. Unter Zugrundelegung der heutigen Haltepunkte kann danach die Fahrzeit um 2 bis 4 Minuten verkürzt werden.

Frage 19:

Gibt es Planungen für die Errichtung der Bahnstrecke von Oberpullendorf über Rattersdorf nach Güns?

Antwort:

Dem Vernehmen nach hat das Land Burgenland Ende 2003 eine Machbarkeitsstudie über Ausbaumöglichkeiten für die Eisenbahnstrecke Sopron – Deutschkreutz – Horitschon – Oberpullendorf und einen Lückenschluss nach Kőszeg abgeschlossen. Ein Ausbau würde zwischen 186 und 209 Mio. € erfordern. Die Landesregierung hat am 13. Jänner 2004 beschlossen, eine vertiefte Untersuchung durchzuführen. Im Generalverkehrsplan ist der Lückenschluss von Oberpullendorf nach Kőszeg nicht enthalten.

Fragen 20 und 21:

In welchem Stadium befinden sich die Planungen für die Wiedererrichtung der Bahnstrecke Oberwart - Steinamanger?

Wer betreibt konkrete Vorbereitungen für die Wiedererrichtung dieser Strecke? Welche Entscheidungen sind in diesem Zusammenhang noch offen?

Antwort:

Die Frage einer allfälligen Wiedererrichtung der ehemaligen Eisenbahnverbindung (Oberwart-) Rechnitz – Steinamanger (Szombathely) wurde seit der Ostöffnung mit dem Land Burgenland und mit dem ungarischen Verkehrsministerium erörtert.

Im Generalverkehrsplan 2002 (GVP-Ö) ist das Projekt „Oberwart - Szombathely, Stufe 1“ im Paket 1 a mit einem Investitionsvolumen von rund 21,8 Mio. € enthalten, die „Stufe 2“ ist in Paket 2 mit einem Investitionsvolumen von rund 72,2 Mio. € enthalten.

Im Rahmen des kürzlich mit dem Verkehrsminister Ungarns vereinbarten multimodalen Korridormanagements wird auch diese Eisenbahnverbindung mituntersucht, wobei insbesondere der Aspekt der vorwiegend regionalen Verkehrsbedeutung einer solchen Eisenbahnverbindung zu berücksichtigen ist.

Frage 22:

Gibt es konkrete Überlegungen, um den kombinierten Güterverkehr im eisenbahnmäßig schlecht ausgestatteten Südburgenland - sowohl in Richtung Wien als auch künftig in Richtung Ungarn - durch einen Container-Umladeplatz im Bezirk Oberwart zu attraktivieren?

Antwort:

Derzeit gibt es keine konkreten Projekte. Nach meiner Auffassung sollten seitens des Landes Burgenland die Entwicklungsmöglichkeiten des Schienengüterverkehrs im Südburgenland mit dem speziellen Augenmerk auf den Kombinierten Verkehr unter Einbeziehung der Österreichischen Bundesbahnen analysiert und mögliche Konzepte für die verkehrliche Entwicklung dieser Region erarbeitet werden.

Frage 23:

In welchem Stadium befindet sich die Elektrifizierung der steirischen Ostbahn über Jennersdorf nach St. Gotthard?

Antwort:

Die Elektrifizierung der "Steirischen Ostbahn" über Jennersdorf nach Szentgotthárd (ÖBB-Strecke Graz - Mogersdorf) ist im GVP-Ö im Paket 2 mit einem Gesamtvolumen in Höhe von rund 65 Mio € enthalten. Konkrete Planungen sind auf Grund des im GVP vorgesehenen Realisierungszeitpunktes derzeit nicht im Gange. Ein Vorziehen der Elektrifizierung wäre erst bei entsprechender Veränderung der Verkehrsströme nach dem nunmehr erfolgten Beitritt Ungarns denkbar. Ergänzend kann ausgeführt werden, dass eine Korridoruntersuchung betreffend Anbindung der "Steirischen Ostbahn" ab Gleisdorf an die Koralmbahn vorgenommen wurde. Die bestgereichten Ergebnisse dieser Untersuchung werden als Grundlage zur Festlegung der Trassenführung herangezogen. Mit Umsetzung dieses Projektes kann von der Elektrifizierung dieses Streckenbereiches ausgegangen werden.

Frage 24:

Welche Maßnahmen setzen Sie, um den Bahnverkehr auf der Aspangbahn zu beschleunigen? Welchen Zeitplan haben Sie dafür? Welche Fahrzeitverkürzungen wollen Sie dadurch erreichen?

Antwort:

Im Bereich Wiener Neustadt - Aspang - Friedberg ("Aspangbahn") wurden in den Jahren 1999 und 2000 umfangreiche Maßnahmen zur sicherungstechnischen Verbesserung an der Bahnhofs- und Streckenausrüstung sowie an 41 Eisenbahnkreuzungen gesetzt. Mit diesen Maßnahmen konnte auch eine Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf maximal 120 km/h umgesetzt werden. Weitere Ausbaumaßnahmen an der Aspangbahn sind erst im Paket 2 des GVP-Ö enthalten.

Frage 25:

Von den 9,4 Millionen Tonnen Gütern, die jährlich über den Wechsel befördert werden, werden laut den letzten Zahlen aus Ihrem Ressort nicht einmal 100.000 Tonnen mit der Aspangbahn transportiert. Welche Maßnahmen setzen Sie, um den Güterverkehr auf der Aspangbahn über den Wechsel zu attraktivieren und damit die A 2 über den Wechsel vom Lkw-Verkehr zu entlasten? Welchen Zeitplan haben Sie dafür?

Antwort:

Das Hauptaufkommen im Nord-Süd/Süd-Nord - Transitverkehr wird nicht über die nichtelektrifizierte eingleisige Aspangbahn, sondern über die zweigleisige elektrifizierte Südbahnstrecke abgewickelt. Diese wird somit für den in der Fragestellung relevanten Vergleich herangezogen. Im Güterverkehr wurden im Jahr 2003 über die Südbahn/Semmering 19,3 Millionen Brutto-Tonnen befördert. Auf der Aspangbahn gibt es freie Kapazitäten, welche wie etwa durch das Projekt "Touareg Express" seit 2004 verstärkt genutzt werden. Dieses Projekt ist eine werktägliche Qualitätsgüterzugverbindung über die Aspangbahn und sorgt für eine umweltfreundliche Belieferung des VW-Werkes in Bratislava mit Produkten aus den Magna-Werken in der Steiermark. Die Abwicklung erfolgt in Kooperation zwischen den Steiermärkischen Landesbahnen und den ÖBB.

Fragen 26, 27 und 28:

Eine Maßnahme zur Verkürzung der Fahrtzeit ist die Sicherung ungesicherter Eisenbahnkreuzungen. Wie viele solcher Kreuzungen auf burgenländischem Gebiet gibt es derzeit an der Aspangbahn, wie viele an der steirischen Ostbahn?

Welche Fahrtzeitverkürzungen lassen sich insgesamt durch die Sicherung solcher Kreuzungen auf der Aspangbahn, wie viele an der steirischen Ostbahn erreichen?

Liegen Ihnen Vorschläge der burgenländischen Landesregierung vor, bis wann und wie viele dieser Kreuzungen baulich gesichert werden sollen?

Antwort:

Entlang der „Steirischen Ostbahn“ auf burgenländischem Gebiet gibt es fünf nichttechnisch gesicherte Eisenbahnkreuzungen. Eine technische Sicherung dieser Eisenbahnkreuzungen alleine, ohne größere Unter- und Oberbaumaßnahmen, lässt keine relevanten Fahrzeitverkürzungen erwarten.

Laut GVP-Ö sind größere Ausbaumaßnahmen erst im Paket 2 als „Selektiver Ausbau Gleisdorf – Szentgotthard“ nach 2021 vorgesehen.

Derzeit liegt kein Projekt über eine technische Sicherung an einer dieser fünf nichttechnisch gesicherten Eisenbahnkreuzungen vor.

Frage 29:

Welche Maßnahmen setzen Sie, um die Versorgung mit Breitband-Internet in den unversorgten Gebieten des Burgenlandes zu gewährleisten?

Antwort:

Ich habe bereits im Jahr 2003 den Auftrag für die Erstellung einer Breitbandinitiative erteilt und damit die breitbandige Versorgung aller unversorgten Gebiete im gesamten Bundesgebiet eingeleitet.

Als erster Schritt wurde durch das bmvit im Wege der Rundfunk und Telekom RegulierungsgmbH (RTR) eine Erhebung über die infrastrukturelle Versorgungslage durchgeführt, bei der auch die verschiedenen technischen Möglichkeiten und deren geographische Verbreitung erfasst wurden.

Dem Ergebnis dieser Erhebung wurden dann Daten aus verschiedensten statistischen Quellen eingepflegt, um eine Analyse der regionalen Bedarfe und Möglichkeiten zu ermöglichen. Konkret sind bezogen auf den jeweiligen Siedlungspunkt Daten über die geographische Streuung von öffentlichen Einrichtungen, Unternehmen und Bürgern eingeflossen.

Zur Stimulierung des Breitbandausbaues selbst wurde von meinem Ressort ein durch Bund, Länder und der EU gemeinsam zu tragendes Förderungsprogramm konzipiert, das die Stimulierung des Ausbaus der Breitbandinfrastruktur durch private Betreiber innerhalb der förderungswürdigen Gebiete des ländlichen Raumes zum Ziel hat, die BREITBAND-INITIATIVE 2003.

Das Ziel dieser BREITBANDINITIATIVE 2003 ist es, mit Hilfe eines PPP Fördermodells, den öffentlichen Einrichtungen, Unternehmen und Bürgern in den förderungswürdigen Gebieten insbesondere des Burgenlandes durch die Schaffung einer zuverlässigen, preiswerten, hochwertigen und innovativen Breitbandinfrastruktur die Nutzung der modernen Informations- und Kommunikationstechnologien zu ermöglichen, um in der Folge die regionale Penetrationsrate zu steigern. Dieses Förderprogramm schafft also die Voraussetzungen für den Zugang zu den modernen Diensten und Anwendungen und damit einer erhöhten Produktivität gerade in den entlegeneren Gebieten und wird gerade den Wirtschaftsstandort Burgenland gegenüber Westungarn stärken.

Die im Rahmen der Breitbandinitiative erstellte Sonderrichtlinie, auf deren Grundlage dann Ausschreibungen der Landesstellen erfolgen können, wird gerade mit den Bundesländern in den letzten Details koordiniert und ich erwarte mir noch für den Herbst 2004 die ersten operativen Umsetzungsmaßnahmen. Dazu muss ich aber erwähnen, dass die Ausschreibungen selbst im Verantwortungsbereich des Landes Burgenland liegen werden, eine zeitliche Vorausschau von mir also nicht möglich ist.

Frage 30:

Bis wann soll die Vollversorgung mit Breitband-Internet im Burgenland erreicht sein?

Antwort:

Diese Frage ist abhängig von den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln. Ich werde mich dafür einsetzen, dass auch für 2005 und 2006 weitere finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden können, sodass eine Vollversorgung bis Ende 2007 ermöglicht werden könnte.

Frage 31:

Bis wann soll die Vollversorgung der burgenländischen Bezirke mit Breitband-Internet im Österreich-Vergleich (bitte bezirksweise aufschlüsseln)?

Antwort:

Derzeit können von den 277.569 Personen etwa 35.800 Personen nicht mit Breitband versorgt werden.

Auf der geographischen Ebene siehe beiliegende Liste der nicht versorgten Siedlungspunkte.

Frage 32:

In wie vielen Gemeinden bzw. Katastralgemeinden des Burgenlandes ist derzeit kein Zugang zu Breitband-Internet möglich (Zahlen bitte bezirksweise angeben)?

Antwort:

Die Aufschlüsselung bezieht sich in der Tabelle auf Siedlungspunkte, also Ortschaften innerhalb einer Gemeinde.

Es sind 7 Bezirke betroffen. In etwa 60 Gemeinden sind 99 Siedlungspunkte noch unversorgt.

Beilage

Mit freundlichen Grüßen

Anmerkung der Parlamentsdirektion:

Die vom Bundesministerium übermittelten Anlagen stehen nur als Image zur Verfügung.