



Das ETZ AT-HU Projekt GRENZBAHN

1. Das Projekt Grenzbahn betrifft

- **Den Ausbau und Neubau der Pinkatalbahn**

Der Verkehr auf der 1888 erbauten Pinkatalbahn wurde 1953 an der Staatsgrenze (Rechnitz-Bucus) unterbrochen, 1953 im ungarischen Abschnitt Rechnitz-Szombathely stillgelegt und die Gleise dort wenig später abgetragen.

Der Personenverkehr auf der österreichischen Strecke wurde 1982 im Abschnitt Großpetersdorf – Rechnitz eingestellt, 1984 im Abschnitt Großpetersdorf – Oberwart und am 1.7.2011 im letzten verbliebenen Abschnitt Oberwart-Friedberg.

Der zurzeit noch geführte Güterverkehr zwischen Fehring und Oberwart steht aufgrund der zu geringen Beförderungsmenge ebenfalls vor der Einstellung (RailCargo Austria). Im Zielnetz 2025+ ist die Einstellung des Gesamtverkehrs zwischen Fehring und Aspang vorgesehen und somit der Entfall des Schienenverkehrs. Vor allem die Einstellung des Güterverkehrs lässt für die Wirtschaft des Bezirkes Oberwart erhebliche Nachteile erwarten. Das betrifft in erster Linie jene Betriebe, die von der Bahnbeförderungen abhängig sind, stellt aber auch für die betriebliche Standortqualität einen erheblichen Nachteil dar.

Gleichzeitig mit der Einstellung des Verkehrs auf der Pinkatalbahn hat die Raaberbahn die Strecke Sopron – Szentgotthard elektrifiziert, die Streckenhöchstgeschwindigkeit von 80 auf 120 km/h angehoben;

- **Den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Sopron – Ebenfurth – (Wien)**

Für die Verbindung von Sopron nach Wien bestehen zwei Bahnstrecken: die eingleisige nicht elektrifizierte Bahnstrecke Sopron – Mattersburg - Wr. Neustadt - Wien (ÖBB) und die eingleisige elektrifizierte Bahnstrecke Sopron – Ebenfurth-Wien (Raaberbahn). Die vorgesehenen Maßnahmen des Burgenlandes im Eisenbahnverkehr (Schleife Eisenstadt, Eisenbahnverkehrsknoten Eisenstadt, Schleife Ebenfurth) sowie der vorgesehene zweigleisige Ausbau Sopron - Győr und die erwartete Zunahme des Zugverkehrs bei Realisierung des SETA-Korridors erhöhen den Bedarf nach durchgehenden (umsteigefreien und elektrischen) Bahnverbindungen nach Wien. Güterverkehrszunahmen im Bahnverkehr der Raaberbahn können nur auf der Strecke Sopron - Ebenfurth (nach dem für 2018-2023 vorgesehenen zweigleisigen Ausbau der der Pottendorfer Linie bewältigt werden).

Das noch bis März 2014 laufende EU-Projekt SETA empfiehlt den Ausbau einer durchgehend elektrifizierten Bahnstrecke von Wien/Bratislava bis Zagreb und Rijeka und bis nach Ljubljana und Koper und Triest/Monfalcone, Der Anschluss an diese Bahnstrecke wird den betroffenen Regionen. nicht nur einen internationalen Bahnzugang sondern auch einen direkten Bahnzugang zu den Häfen der nördlichen Adria. Die Strecke Oberwart-Szombathely ist in diesem Projekt nicht explizit enthalten. Allerdings sollen auf die dort verwendeten Modelle und Verfahren zurückgegriffen werden können.

Bereits das EU-Interreg III b Projekt SIC! empfahl einen derartigen Streckenausbau unter Einschluss der Strecke Friedberg –Oberwart.

Mit den damit möglichen direkten Güterverkehrsverbindungen im Bahnverkehr zu den nordadriatischen Häfen, zu den Großstädten Wien, Bratislava, Zagreb und Ljubljana wäre nicht nur eine erhebliche Aufwertung der Betriebsstandortqualität in den Regionen entlang dieser Strecken verbunden, sondern auch eine entsprechende Zunahme des Güterverkehrs zu erwarten.

2. Zielsetzungen:

Finanzielle, ökonomische, regionalwirtschaftliche und ökologische Bewertung der Ausbaumaßnahmen, sowie des Bahnbetriebes auf den beiden Bahnstrecken als Grundlage der Finanzierung der notwendigen infrastrukturellen Maßnahmen.

Bei der Entscheidung eine Bahnstrecke teilweise neu zu errichten, teilweise zu erneuern oder auszubauen, werden von allen finanzierenden und prüfenden Stellen wirtschaftliche Parameter zur Abschätzung der Wirtschaftlichkeit der Investition verlangt. Es wird daher in der Folge die Durchführungen einer Kosten-Nutzen-Analyse (KNA) entsprechend der Empfehlungen der EU (DG Regional Policy: Guide to cost-benefit-analysis, 2008) vorgeschlagen. Diese ist zurzeit für die finanzierenden Institutionen (z.B.: EIB) und den EU-Fonds die Grundlage für die Entscheidung die erforderlichen Investitionen mit zu finanzieren. Zusätzlich zu diesen Anforderungen wird eine regionalwirtschaftliche Analyse der Auswirkungen der verbesserten Erreichbarkeit durchgeführt.