

Herrn
Landtagspräsident
Gerhard Steier
Landtagsdirektion
im Hause

Eisenstadt, am 1. März 2011

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die von Herrn Landtagsabgeordneten Manfred Kölly gemäß Art. 44 L-VG iVm § 29 der GeOLT an mich gerichtete schriftliche Anfrage vom 20. Jänner 2011, Zl. 20-80, beantworte ich wie folgt:

Als Landeshauptmann bin ich ständig um Modernisierung und den Ausbau unserer Verkehrswege bemüht. Dies erfolgt einerseits um die burgenländische Wirtschaft wettbewerbsfähig zu halten und den Grundstein für weiteres Wachstum zu legen und andererseits natürlich auch um den BurgenländerInnen die best mögliche Infrastruktur zu bieten.

In diesem Zusammenhang erfolgte im Rahmen der Verkehrskonzepte des Landes die Modernisierung der Bahnstrecke Wulkaprodersdorf – Eisenstadt – Neusiedl am See. Wenngleich dieses Großvorhaben u.a. auch vom Rechnungshof verkürzt mit „Elektrifizierung“ bezeichnet wurde, möchte ich erklärend zu Ausdruck bringen, dass es sich bei den Ausbaurbeiten tatsächlich um eine umfassende Attraktivierung der in Rede stehenden Bahnstrecke handelte, welche die folgenden Baumaßnahmen umfasste:

- Elektrifizierung der Oberleitung der gesamten Bahnstrecke.
- Modernisierung und Erneuerung der Bahnhöfe und Haltestellen (Barrierefreiheit, Sicherheit etc.), vor allem in Eisenstadt, Purbach und Schützen am Gebirge.
- Sanierung und Erneuerung des Unterbaus, Gleisneulage, Sanierung der Durchlässe sowie Brückenbauarbeiten.



- Optimierung und damit Kostenreduktion von Eisenbahnanlagen und –betrieb (bspw. Fernsteuerung, Kreuzungen, Sicherungstechnik, etc.).

Frage 1 und 2

Die der Projektentwicklung im Jahr 2005 zugrunde gelegten Gesamtkosten betragen € 31,10 Mio. Im Februar 2010 standen diesen Ist-Kosten in der Höhe von € 40,95 Mio. gegenüber. Seitens des Bundesrechnungshofes wurden die tatsächlichen Kosten grundsätzlich anerkannt.

Als Ursache für diese Erhöhung ergaben sich:

- a) Die Indexanpassung der 2005 kalkulierten Kosten zu den bei Baubeginn tatsächlich erforderlichen Aufwendungen.
- b) Die Erweiterung des Leistungsangebotes zur Modernisierung der Infrastruktur der Bahnhöfe und Haltestellen Eisenstadt, Purbach und Schützen am Gebirge.
- c) Bei der Projektierung nicht vorhersehbare erforderliche Erneuerung des gesamten Schienenunterbaus aufgrund der langen Liegezeit des Oberbaus, des oberflächennahen Schwankungsbereichs des Grundwassers und der in weiten Bereichen mangelnden Entwässerung des anstehenden Untergrunds.
- d) Mehraufwand aufgrund einer genehmigungswidrigen Ausführung einer Bauleistung.

Für die unter lit. a), b) und c) angeführten Kosten war, gemäß dem im 2005 abgeschlossenen Übereinkommen zwischen der ÖBB/ Infrastruktur AG und dem Land Burgenland („Burgenland Vertrag“) für die „Elektrifizierung“ der Bahnstrecke und die Errichtung der Schleife Eisenstadt, die Übernahme der „tatsächlichen Kosten für die Planung der Maßnahmen“ zu 60 % durch die ÖBB/ Infrastruktur AG und zu 40 % durch das Land vorgesehen. Die „tatsächlichen Kosten für die Durchführung der Maßnahmen“ waren im Verhältnis 80 % (ÖBB) zu 20 % (Land) aufzuteilen.

Die unter lit. d) resultierenden Kosten werden vom Land Burgenland nicht getragen.

Somit beläuft sich der Gesamtaufwand des in Rede stehenden Projektes, auf Grund der mir vorliegenden Akten, für das Land Burgenland auf € 8,6 Mio. Zu diesen Kosten ist jedoch anzumerken, dass darin bereits € 1 Mio. enthalten ist, welche zwar erst beim Projekt „Schleife Eisenstadt“ angefallen wäre, jedoch aus technischen und ökonomischen Gründen bereits in diesem Projekt umgesetzt wurden und sich daher die Kosten für das (demnächst in Angriff genommene) Schleifenprojekt um diesen Betrag reduzieren werden.

Frage 3 bis 6

Die Kontrolle über die Projektkosten war durch eine vereinbarte Warnpflicht seitens des Bauträgers vertraglich sichergestellt. Zurzeit laufen seitens der Landesverantwortlichen Gespräche, inwieweit die auch durch den Rechnungshof festgestellte Verletzung der Warnpflicht seitens der ÖBB zu vermeidbaren Kostenerhöhungen führte.

Der durch die Erweiterung des Leistungsangebotes zur Modernisierung der Infrastruktur der genannten Bahnhöfe und Haltestellen entstandene Mehraufwand steht in diesem Zusammenhang außer Streit.

Wie bei Großprojekten üblich, wurden zu diesem Zweck budgetäre Mittel vorgesehen und aufgrund der zeitlich verschiedenen Projektabfolge auf Rücklage gelegt, sodass entgegen den Vermutungen des Rechnungshofes zu keiner Zeit budgetäre Engpässe bei der Projektumsetzung bestanden haben.

Zusammenfassend möchte ich jedoch nochmals klarstellen dass alle die durch das Projekt beabsichtigten Ziele erreicht wurden. Das waren:

- Erneuerung und Modernisierung einer für das Burgenland wesentlichen Bahninfrastruktur zumindest für die nächsten 20 Jahre.
- Schaffung der Voraussetzungen für die schrittweise Einführung eines definierten Taktfahrplans im Personenverkehr mit stabilen und pünktlichen Fahrzeiten.
- Aufbau von Kapazitäten, um durch Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene eine Reduktion der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen zu erreichen.

Darüber hinaus stellte der Rechnungshof ausdrücklich fest:

„Die Elektrifizierung ermöglichte den burgenländischen Pendlern ab Dezember 2009 kürzere Fahrzeiten sowie ein komfortableres Reisen.“

Mit freundlichen Grüßen

Hans Niessl

