

Neue Chancen für die Bahn?

Ergebnisse der Machbarkeitsstudien für den Ausbau der Eisenbahnstrecken Oberwart – Szombathely und Sopron - Ebenfurth

Sollen die fehlenden Streckenabschnitte der Bahnstrecke Oberwart- Szombathely neu errichtet und der Bestand modernisiert werden, damit ein attraktiver Bahnbetrieb zwischen den Bahnhöfen Friedberg und Szombathely aufgenommen werden kann?

Können durch eine Kapazitätsausweitung entlang der Strecke Sopron-Wulkaprodersdorf - Ebenfurth bestehende Engpässe behoben und Maßnahmen zur Fahrzeitverkürzung ergriffen werden?

Sind derartige Maßnahmen nicht nur betriebswirtschaftlich argumentierbar sondern können dadurch auch positive gesamtwirtschaftliche Effekte erzielt werden? Inwieweit kann die Siedlungsentwicklung einer Region profitieren und können Standortentscheidungen von Unternehmen beeinflusst werden?

Ein österreichisch- ungarisches Expertenteam ist im Zuge des grenzüberschreitenden ETZ Projektes GrenzBahn diesen Fragen auf den Grund gegangen. Im Rahmen der Abschlusskonferenz am 17. März in Sopron wurden die Ergebnisse des Projektes präsentiert und die möglichen weiteren Schritte gemeinsam mit politischen Vertretern aus Ungarn und Österreich sowie Experten aus dem Bahn- und Finanzsektor diskutiert.

Das Projekt GrenzBahn ist ein grenzüberschreitendes Verkehrsprojekt im Rahmen des Programms für Europäische Territoriale Zusammenarbeit (ETZ) Österreich – Ungarn. Partner im Projekt sind die West Transdanubische Regionale Entwicklungsagentur, das Institut für Verkehrswissenschaften der Technischen Universität Wien und das Land Burgenland.

Die wichtigsten Ergebnisse

Bestandssanierung und Neubau der Bahnstrecke (Friedberg-) Oberwart – Szombathely

Für die Bahnverbindung (Friedberg -) Oberwart – Szombathely wurde aus mehreren Varianten eine Trassenführung ausgewählt und näher untersucht, die auf burgenländischer Seite weitgehend der Bestandsstrecke folgt und über eine neu zu errichtende Grenzübertrittsstelle bei Schachendorf in den ungarischen Streckenteil mündet. Diese Neubaustrecke bindet von Norden kommend in die Bestandsstrecke der Raaberbahn am Bahnhof Szombathely ein.

Der große Vorteil dieser Variante ist, dass eine Fahrzeit zwischen den beiden Endstellen Friedberg und Szombathely von weniger als einer Stunde der Ausarbeitung des Betriebskonzeptes zugrunde gelegt werden konnte. Dadurch kann eine Durchbindung von Zügen in Richtung Wiener Neustadt und Wien durch eine Zugkoppelung mit den bestehenden Zügen der Aspangbahn („Flügelkonzept“) vorgesehen werden. Weiters hat das Fahrplankonzept gezeigt, dass die knotengerecht zur vollen Stunde in Szombathely abfahrenden Züge erreicht werden können und dadurch eine Durchbindung von Zügen in Richtung Eisenstadt und Wien über Szombathely möglich ist.

Die Prognosekosten dieser Auswahlvariante betragen im österreichischen Streckenabschnitt ca. 89 Mio. EUR und im ungarischen Teil 30 Mio. EUR. Die Gesamtsumme beträgt somit 119 Mio. EUR. Der Vergleich der zu erwartenden Kosten und Erlöse des Bahnbetriebs zeigt, dass einwirtschaftlich vertretbarer Betrieb im Bereich des Machbaren liegt.

ERGEBNIS DER KOSTEN-NUTZEN-ANALYSE UND DER GESAMTWIRTSCHAFTLICHEN BEWERTUNG

Die Bewertung der sozioökonomischen Effekte des Gesamtprojektes durch das Institut für Höhere Studien ist positiv. Die Kosten-Nutzen-Analyse hat gezeigt, dass sowohl mit positiven fiskalischen Effekten (309 Mio. EUR bis 2060) als auch mit ökonomischen Effekten von jährlich 97 Mio. EUR zusätzlicher Wertschöpfung ab 2030 gerechnet werden kann. Die positiven volkswirtschaftlichen Effekte ergeben sich mit Blick auf Österreich und Ungarn und berücksichtigen auch die europäischen Auswirkungen.

Diese Effekte werden beispielsweise durch Ansiedlung von Betrieben, zusätzlichen 2.246 Arbeitsplätzen sowie einer steigenden Siedlungsentwicklung und positiven Umweltauswirkungen generiert. Die Ergebnisse sind insofern für das Gesamtprojekt von besonderer Bedeutung, als sie eine positive Entscheidungsgrundlage für eine Finanzierung des Projektes durch die Europäische Investitionsbank bzw. der Europäischen Kommission darstellen.

Die zusammenfassende Stellungnahme des IHS fällt somit kurz und bündig aus: „do it!“

Kapazitätsausweitung durch Ausbau der Bahnstrecke Sopron - Ebenfurth

Aufgrund sich ändernder regionaler und internationaler Rahmenbedingungen werden zukünftig geänderte Anforderungen an die Bahnstrecke Sopron – Ebenfurth gestellt:

- Anschluss an internationale Bahnverbindungen SETA – Verbesserung der Standortqualität der Wirtschaftsstandorte
- Dynamischer Entwicklungsraum Sopron – Ebenfurth (Bevölkerungszunahme 1981-2014 12 % - 22 %)
- starke Zunahme der Mobilität
- hohes grenzüberschreitendes Verkehrsaufkommen

Die Zielsetzung für die Betrachtung dieser Bahnstrecke war es, festzustellen, inwieweit die bestehende Eisenbahninfrastruktur ausgebaut werden muss, um einerseits eine Kapazitätsausweitung des Güterverkehrs zwischen Sopron bzw. Eisenstadt und Wien im Güter zu ermöglichen und um andererseits eine dauerhafte Fahrplanstabilität im Personenverkehr sicherzustellen.

Dabei wurden folgende Ausbau-Varianten untersucht und verglichen, unter anderem ein durchgehend zweigleisiger Ausbau sowie ein selektiv zweigleisiger Ausbau entlang der Strecke.

Die Berechnung der Investitionskosten sowie der Instandhaltungs- und Betriebskosten für den Streckenabschnitt Sopron – Ebenfurth wurde von der Raaberbahn zur Verfügung gestellt. Der Projektbeitrag bestand in der Berechnung der Verkehrsströme im Personen- und Güterverkehr sowie in der Berechnung der variantenspezifischen tarifaren Erlöse.

GrenzBahn



EUROPEAN UNION
European Regional
Development Fund

Das Ergebnis dieser Variantenuntersuchung weist Variante 3 - selektiv zweigleisiger Ausbau mit Schleife Eisenstadt – als einzige Variante aus, die aus betrieblicher und gesamtwirtschaftlicher Sicht positiv bewertet wird. Konkret werden folgende Maßnahmen zur Umsetzung empfohlen:

- Errichtung einer Schleife in Ebenfurth (kürzeste Variante)
- Errichtung der Schleife Eisenstadt/Wulkaprodersdorf
- Zweigleisiger Ausbau zwischen der Schleife Eisenstadt/Wulkaprodersdorf und dem Bahnhof Neufeld/Leitha
- Geänderte Streckenführung zwischen dem Bahnhof Sopron und der Grenzübertrittsstelle bei Schattendorf

Die Berechnungen des GrenzBahn-Verkehrsmodells haben gezeigt, dass das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen durch dieses Maßnahmenbündel von derzeit ca. 2.200 Fahrgästen um 43 % auf knapp 3.900 gesteigert werden könnte. Ohne Ausbaumaßnahmen würde die Zunahme im Bahnverkehr lediglich 21 % betragen, die Differenz von täglich über 1.000 Personen im Regionalverkehr würde zum Großteil mit dem Pkw fahren.

Die Prognosekosten dieser Auswahlvariante betragen im österreichischen Streckenabschnitt ca. 33 Mio. EUR und im ungarischen Teil 10 Mio. EUR. Die Gesamtsumme beträgt somit 43 Mio. EUR. Im Vergleich dazu hätte ein vollständiger zweigleisiger Ausbau der Strecke Investitionskosten von ca. 81 Mio. EUR für den österreichischen Streckenteil verursacht. Die jährlichen Zusatzkosten in Burgenland und Westtransdanubien für den Betrieb werden mit rund 2,0 Mio EUR beziffert.

Die wirtschaftliche Bewertung des IHS von Variante 3 zeigt ebenfalls ein positives Ergebnis. Es wird mit knapp 1.606 zusätzlichen Arbeitsplätzen gerechnet, die durch die Investitionen geschaffen werden. Außerdem werden ökonomischen Effekte von jährlich etwa 54 Mio. EUR zusätzlicher Wertschöpfung ab 2030 prognostiziert. Daher wird die Realisierung dieser Variante ebenfalls empfohlen.



Program zur grenzüberschreitenden Kooperation ÖSTERREICH - UNGARN 2007-2013
AUSZTRIA - MAGYARORSZÁG Határon Átnyúló Együttműködési Program 2007-2013



EUROPEAN UNION
European Regional
Development Fund

Das Projekt "GrenzBahn" wurde im ETZ-Programm (Europäische Territoriale Zusammenarbeit) Österreich-Ungarn 2007-2013 - „creating the future“ durch Mittel aus dem „Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung“ gefördert.

Bei Fragen kontaktieren Sie bitte:

DI Hannes Klein

Amt der Burgenländischen Landesregierung

LAD-Raumordnung

hannes.klein@bgl.gv.at – 0043 2682 600 2531



BURGENLAND