

4140/AB XX.GP

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Heinz Fischer
Parlament
1017 Wien

Wien, 9. Juli 1998

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4401/J - NR/1998, betreffend Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke Berlin - Wien, die die Abgeordneten Dr. König und Kollegen am 12. Mai 1998 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Vorweg ist festzuhalten, daß die in der Anfrage angeführte trilaterale Vereinbarung der Verkehrsminister der Bundesrepublik Deutschland, der Tschechischen Republik und der Republik Österreich auf dem Ergebnis einer umfassenden gemeinsamen Studie über den Ausbau der Eisenbahnverbindung Berlin Prag - Wien beruht. An der Umsetzung der Ergebnisse wird derzeit gearbeitet, damit ein Hochleistungsverkehr zwischen Berlin, Prag und Wien möglichst rasch verwirklicht wird.

Die erarbeitete Studie hat gezeigt, daß für einen Hochgeschwindigkeitsverkehr mit mehr als 200 km/h derzeit keine ausreichende Verkehrsnachfrage gegeben ist, da die betroffenen Wirtschaftsräume in Mitteleuropa noch nicht mit jenen z.B. in Deutschland oder Frankreich vergleichbar sind. Daher ist auch die Errichtung einer entsprechenden Neubaustrecke wirtschaftlich nicht gerechtfertigt, der Ausbau der bestehenden Trasse zur Hochleistungsstrecke dagegen schon, deshalb wird auch daran gearbeitet.

Nach den vorliegenden Informationen werden daher Überlegungen über eine Neubaustrecke für Hochgeschwindigkeitsverkehr sowohl in der Tschechischen Republik als auch in der Bundesrepublik Deutschland (zwischen Berlin, Dresden und der tschechischen Grenze) als unrealistisch betrachtet, weil die Infrastrukturerfordernisse wirtschaftlich nicht vertretbar wären. Naturgemäß gilt dies auch für den kurzen österreichischen Abschnitt.

Zu 1: Teilen Sie die Auffassung, daß eine Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke zwischen Berlin, Dresden, Prag, Brünn und Wien ein wesentlich höheres Verkehrsaufkommen erwarten läßt, als eine Streckenführung über Preßburg nach Budapest?

Antwort:

Bekanntlich ergibt sich im Entfernungsbereich zwischen 100 und 400 km ein für die Eisenbahn besonders interessantes Marktsegment im Personenverkehr. Auf der gegenständlichen Eisenbahnachse wird daher der Verkehr in Teilrelationen, wie z.B. Berlin - Dresden, Berlin - Prag, Prag - Wien stets in Summe wesentlich stärker sein als der Verkehr über die Gesamtrelation Berlin - Wien. Dies trifft analog auch für Relationen, wie z.B. zwischen Berlin bzw. Prag und Budapest zu. Ferner wäre zu beachten, daß Preßburg bedeutend kleiner ist als Wien und daher weniger Verkehrsnachfrage erzeugt.

Daher wird davon ausgegangen, daß den bilateralen Verbindungen - wie insbesondere Wien - Brünn - Prag, Wien - Preßburg und Wien - Budapest - aus Gründen der Verkehrsnachfrage eine weitaus höhere Bedeutung zukommt, als Verkehrsrelationen über wesentlich weitere Strecken. Unter diesem Gesichtspunkt ist die Auffassung gerechtfertigt, daß durch die Einbeziehung Wiens in eine Fernreiseverbindung Berlin - Prag - Budapest ein höheres Verkehrsaufkommen generiert wird, als im Falle einer Streckenführung, die Wien nicht einbezieht.

Zu 2, 3, 4 und 6:

Werden Sie dem Wunsch der Wiener Landesregierung, die sich auf einen klaren Landtagsbeschluß stützt, eine Umfahrung Wiens zu vermeiden, durch ein Eintreten für eine Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin - Wien im Rahmen der TEN unterstützen?

Wenn ja, welche Maßnahmen sind Sie bereit umgehend zu ergreifen?

Ist Ihnen bekannt, daß auch der Berliner Bürgermeister Dr. Diepgen und der Ministerpräsident von Sachsen Prof. Dr. Biedenkopf eine Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin - Wien favorisieren?

Werden Sie im Rahmen des österreichischen EU - Vorsitzes Ihrer Koordinationsfunktion entsprechen, damit es nicht vor einer endgültigen Entscheidung über die Streckenführung zu einem Einsatz von EU - Mitteln für das ungarische Alternativprojekt kommt?

Antwort:

Wie aus der Beantwortung des allgemeinen Teils hervorgeht, wurden bereits die aus derzeitiger Sicht erforderlichen Maßnahmen zur Verbesserung der gegenständlichen Eisenbahnverbindung gesetzt und dieses Ziel insbesondere in internationalen Kontakten stets forciert.

Wien ist Ausgangs - und Endpunkt zahlreicher Eisenbahnachsen und daher in das Schieneninfrastrukturnetz bestens eingebunden.

Zu 5: Teilen Sie die Auffassung, daß sich im Hinblick auf die relativ kurze Strecke von Wien bis zu tschechischen Grenze und dem relativ guten Zustand dieser Bahnstrecke das Mittelerfordernis für den Ausbau des österreichischen Teilstückes in Grenzen hält?

Antwort:

Die Investitionserfordernisse für den Ausbau des Österreichischen Teilstückes für eine Höchstgeschwindigkeit bis zu 160 km/h für konventionelle Züge (ohne Neigetechnik) hält sich in Grenzen. Die Errichtung einer Hochgeschwindigkeitsstrecke (Ausbaugeschwindigkeit 250 km/h) würde jedoch beträchtliche Investitionen erfordern.