

3976/J XXII. GP

Eingelangt am 16.02.2006

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Schienenverbindungen Wien – Bratislava

Mit einer Luftliniengerstrecke der Zentren von nur 55 km sind Wien und Bratislava EU-weit die am nächsten beisammen liegenden Hauptstädte. Die Schienenverbindung dieser beiden Städte ist Teil des vorrangigen TEN-Vorhabens Nr. 17 Paris – Strasbourg – München – Salzburg – Wien – Bratislava.

Während die Autobahn A6 bereits in kommenden Kalenderjahr in Betrieb geht, soll aus heutiger Sicht – abgesehen vom bestenfalls als Nachziehmaßnahme zu bezeichnende Elektrifizierung Gänserndorf – Marchegg – als erstes die Verbindungsspanne vom Flughafen Wien nach Götzendorf an der Ostbahn gebaut werden. Wie ein Blick auf die Landkarte zeigt, bedeutet die Umleitung des Ostbahnverkehrs über den Flughafen eine deutliche Verlängerung der Fahrstrecke und auch der Fahrzeit. Unter Berücksichtigung der suboptimalen Anlageverhältnisse zwischen Wien und dem Flughafen ist ein Fahrzeitverlust zwischen Wien und Bratislava-Petrzalka bzw. Wien und Budapest von etwa $\frac{1}{4}$ Stunde zu erwarten, was die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße weiter verschlechtern würde.

Zudem ist andererseits zu befürchten, dass der Marchegger Ast erst bis 2020 ausgebaut und elektrifiziert wird. Aber erst dadurch wird die Fahrzeit Wien – Bratislava Hauptbahnhof, der wesentlich besser in die Stadt integriert ist als Petrzalka, auf konkurrenzfähige 40 Minuten verkürzt. Überdies ist diese Strecke auch die attraktivere Verbindung zwischen dem künftigen Bahnhof Wien und dem Hauptbahnhof in Bratislava, indem sie in beiden Knoten Durchbindungs- und Umsteigemöglichkeiten bietet.

Die unternetzten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Wurde die Reihenfolge der Ausbauschritte aufgrund einer Kosten-Nutzen-Analyse ermittelt? Wenn ja, welchen Stellenwert hatte darin der Kundennutzen? Wenn nein, warum nicht?
2. Welche konkreten Verkehrsdaten liegen der Entscheidungsfindung zugrunde? Wie groß ist insbesondere (in Personenfahrten und Zügen pro Tag, Nah- und Fernverkehr, Analyse und Prognose) die Nachfrage in den Relationen Flughafen – Wien, Flughafen – Slowakei, Flughafen – Ungarn, Flughafen – östliches Niederösterreich/Nordburgenland in Gegenüberstellung zu den Relationen Wien – Slowakei, Wien – Ungarn und Wien - östliches Niederösterreich/Nordburgenland?
3. Welche Rolle wird der Strecke Wien – Flughafen – Wolfsthal zugeschlagen? Was steht einem Lückenschluss dieser Verbindung nach Petrzalka entgegen?
4. Welches Betriebsprogramm wurde für die Aufgabenteilung der Flughäfen Wien und Bratislava unterstellt (falls die Beteiligung des Flughafens Wien in Bratislava nicht doch noch scheitern sollte) und wie ergeben sich daraus die der Entscheidungsfindung für die Schienenverbindung zugrunde gelegten Verkehrsmengen?
5. Welcher Fahrpreis, welche Fahrzeit, welche Intervalle und welche Auslastung wird für den CAT in der Relation Flughafen – Bratislava erwartet, auch im Verhältnis zu den Fahrgastzahlen Wien - Flughafen?
6. Welche Auswirkungen sind auf die Fahrgastzahlen Wien – Bratislava und Wien – Budapest zu erwarten, wenn Züge über den Flughafen umgeleitet werden, und die Fahrgäste deshalb gegenüber derzeit zusätzliche Fahrzeiten von etwa $\frac{1}{4}$ Stunde in Kauf nehmen müssen?
7. Welche Auswirkungen sind auf den Modal Split im Personenverkehr in den Relationen Wien – Bratislava und Wien – Györ – Budapest zu erwarten, wenn die Autobahn A6 schon 2007 in Betrieb geht, hingegen die Fahrzeit auf der Schiene fürs erste verlängert und erst 2020 verkürzt wird?
8. Wie sieht das Betriebsprogramm für den Güterverkehr aus, auch vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Aktivitäten im Raum Devinska Nova Ves?
9. Welche Folgen ergeben sich für den Schienenverkehr Wien – Budapest durch eine Erhöhung der Zugzahlen Wien – Bratislava im Abschnitt Götendorf – Parndorf? Ist es denkbar, dass davon das Unternehmen Raaberbahn (GySEV) profitiert, indem Züge über Sopron umgeleitet werden müssen?
10. Welche Baukosten werden für die Spange Flughafen – Götendorf sowie für den zweigleisigen Ausbau Stadlau – Marchegg angesetzt?

11. Wie sind die ökologischen Gesamtwirkungen des Maßnahmenpakets einzuschätzen, insbesondere bevor 2020 auch der Ausbau des Marchegger Asts abgeschlossen ist?
12. Wurde bei der Reihung der Maßnahmen berücksichtigt, dass das UVP-Verfahren für die Spange Flughafen – Götzendorf jedenfalls aufwendiger sein wird als für den zweigleisigen Ausbau des Marchegger Asts?
13. Welche Erwartungen bestehen in diesem Zusammenhang hinsichtlich der politischen Durchsetzbarkeit der Spange Flughafen – Götzendorf, gerade auch vor dem Hintergrund, dass die Menschen im Nahbereich des Flughafens ohnehin schon durch den geplanten Bau der 3. Piste massiv betroffen sind, und wie wurde dieser Umstand in der Projektreiheung berücksichtigt?
14. Welche großräumigen Netzwerkungen könnten sich aus einer Untertunnelung der Donau in Bratislava ergeben, insbesondere auch im Zusammenhang mit dem Paneuropäischen Korridor V? Wie stellt sich die Finanzierbarkeit dieser Maßnahme dar?
15. Mit welchen Argumenten glaubt man, die Europäische Kommission von der Sinnhaftigkeit der gewählten Ausbaustrategie für den Abschnitt Wien – Bratislava als Teil der vorrangigen TEN-Achse Nr. 17 überzeugen zu können, und wie hoch sind die Zuschüsse, die realistischerweise zu erwarten sind?