



REPUBLIK ÖSTERREICH  
 DER BUNDESMINISTER FÜR  
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
 MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
 Tel. (0222) 711 62-9100  
 Teletex (232) 3221155  
 Telex 61 3221155  
 Telefax (0222) 713 78 76  
 DVR: 009 02 04

Pr.Zl.18.057/3-4-1995

**ANFRAGEBEANTWORTUNG**  
 betreffend die schriftliche Anfrage  
 der Abgeordneten Rosenstingl und Kollegen  
 vom 19. Dezember 1994, Zl. 205/J-NR/1994,  
 "Errichtung einer Hochleistungseisenbahn  
 nach Preßburg"

XIX. GP.-NR  
 255 IAB  
 1995-02-17  
 205 10

Zu Ihren Fragen darf ich wie folgt Stellung nehmen:

Zu Frage 1:

"Ist es richtig, daß bereits mit der Errichtung einer Hochleistungsstrecke von Parndorf über Kittsee nach Engerau/Petrzalka begonnen wurde?"

Die Errichtung wurde bereits im Jahr 1994 in Angriff genommen.

Zu Frage 2:

"Welche genauen Kosten sind für dieses Projekt zu erwarten?"

Das Investitionsvolumen wird von den ÖBB mit rd. 860 Mio S veranschlagt.

Zu Frage 3:

"Auf welche Art wird das Stadtzentrum von Preßburg vom Endpunkt dieser Bahnlinie erreichbar sein?"

Die Frage betrifft nationale Planungen der Slowakischen Regierung bzw. der Preßburger Stadtverwaltung.

Zu den Fragen 4, 6, 7, 8 und 9:

"Welches Personenverkehrsaufkommen in der Relation Wien - Preßburg besteht derzeit auf der Strecke über Marchegg?"

Welches Personenverkehrsaufkommen wird für diese Relation Wien - Engerau, welches für Wien - Preßburg erwartet?

Welche zusätzlichen Einnahmen werden aus diesem Verkehr erwartet?

Welches genaue Fahrplan- und Betriebskonzept im Nah- und Fernverkehr liegt diesem

- 2 -

Ausbau zugrunde und wer wird für allfällige Betriebsverluste - die ja derzeit im Nahverkehrsbereich auf die Länder abgewälzt werden sollten - aufkommen?

Worauf gründet sich die Hoffnung auf einen Fahrgastzuwachs, der eine Investition von knapp einer Milliarde Schilling rechtfertigen würde?"

In der Relation Wien - Bratislava - Wien (über Marchegg) betrug das Passagieraufkommen im Dezember 1994 nach Angaben der ÖBB rd. 24000 Reisende; Rückschlüsse auf künftige Verkehrserwartungen sind aus dieser Zahl NICHT ableitbar.

Das derzeitige Konzept für die projektierte HL-Strecke Parndorf - Kittsee - Staatsgrenze - Petrzalka sieht die Führung von 10 Fernzugpaaren sowie 4 Güterzugpaaren vor. Zusätzliche Züge im Regionalverkehr sind von der Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen durch die Gebietskörperschaften abhängig.

Vor allem aber kann aufgrund einer Attraktivitäts- und Kapazitätssteigerung im internationalen Verkehr zwischen Wien und Bratislava ein - mit dem derzeitigen Verkehrsangebot - nicht akquirierbares Nachfragepotential dieser beiden nahe beieinander liegenden Großstädte erschlossen werden.

Zu Frage 5:

"Welche Gesamtreisezeit wird sich für die Strecke Wien Südbahnhof/Ostseite - Preßburg Hauptbahnhof in Hinkunft ergeben und welche Zeitersparnis beträgt dies gegenüber dem derzeitigen Zustand?"

Gegenüber der derzeitigen Reisezeit von rd. 67 Minuten für Eilzüge zwischen Wien Südbahnhof und Bratislava hl. st. ist über die projektierte Strecke Wien Südbahnhof - Petrzalka ca eine Halbierung der Fahrzeit technisch möglich.

Zu den Fragen 10, 11 und 12:

"Welche konkreten Vorteile ergeben sich für den Güterverkehr gegenüber der bestehenden Strecke über Marchegg?

Welche zusätzlichen Einnahmen werden aus diesem Titel erwartet?"

Wie wird sich die Verlagerung des Verkehrs auf die neue Strecke auf die Wirtschaftlichkeit der alten auswirken und ist diese dann - etwa so wie die Zweiglinie nach Engelhartstetten - als unrentable Nebenbahn ebenfalls von der Einstellung bedroht?"

- 3 -

Aufgrund kürzerer Beförderungszeiten sowie der höheren Streckenkapazität der projektierten HL-Strecke sind erhebliche Wettbewerbsvorteile im Güterverkehr zu erwarten.

Derzeit besteht lediglich ein Eisenbahnübergang zwischen Österreich und der Slowakei über Marchegg, der abschnittsweise vollständig ausgelastet ist.

Die projektierte HL-Strecke Parndorf - Kittsee - Staatsgrenze - Petržalka stellt dazu eine Ergänzung dar. Darüberhinaus mündet die HL-Strecke in den Güterbahnhof der ZSR (Slowakischen Eisenbahnen) in Bratislava, womit sich erhebliche dispositive Vorteile für die Betriebsabwicklung im Güterverkehr ergeben. Weiters verbindet die neue Strecke Bratislava direkt mit der Ostbahn und damit mit dem Zentralverschiebebahnhof Wien.

Die künftige Ertragslage der Relation Wien - Bratislava ist maßgeblich von der Konjunkturerwicklung der slowakischen Volkswirtschaft sowie verkehrspolitischen Maßnahmen (Förderung des umweltfreundlichen Schienentransportes durch Kontingentierung des Straßengüterverkehrs) anhängig.

Eine Einstellung der bestehenden Strecke Wien - Bratislava über Marchegg ist nicht vorgesehen.

Zu den Fragen 13 und 14:

"Welchen freien Kapazitäten bestehen derzeit auf der Strecke Hausfeldstraße - Marchegg?"

Bestehen konkrete Pläne, den Schnellbahnverkehr der S80 Richtung Marchegg zu erweitern?"

Der Streckenabschnitt Stadlau - Hausfeldstraße - Marchegg ist kapazitativ fast vollständig ausgelastet. Konkrete Planungen einer Verlängerung der Schnellbahnlinie S 80 nach Marchegg liegen derzeit nicht vor, lediglich existieren Vorstellungen der Gemeinde Wien bis zur Stadtgrenze.

Zu den Fragen 15, 16, 17 und 18:

"Mit welcher Begründung wurde der Ausbau dieser alten Strecke verworfen, zumal das Argument, die slowakische Strecke zwischen Theben und Preßburg sei überlastet, seit der Teilung der Tschechoslowakei offensichtlich nicht mehr zutrifft?"

Ist es richtig, daß das zweifellos für den Regionalverkehr sinnvolle Projekt der S7-Verlängerung von Wolfsthal bis Kittsee im Gegensatz zur Strecke Parndorf - Engerau noch

- 4 -

nicht begonnen wurde und daher der zunächst geplante Fertigstellungstermin 1997 völlig unrealistisch geworden ist?

Welche Alternativvarianten wurden neben der gewählten Streckenführung untersucht bzw. geplant und warum genau wurden diese gegebenenfalls ausgeschlossen?

Welche wissenschaftlichen Untersuchungen, aus denen die gewählte Trasse als beste und wirtschaftlichste Variante hervorgeht, wurden angestellt bzw. wie wurde die Entscheidungsfindung ansonsten sachlich untermauert?"

Alternativen zum Projekt der HL-Strecke Parndorf - Kittsee - Staatsgrenze - Petrzalka wären die bestehende Linie über Marchegg sowie die Linie nach Wolfsthal. Es wurden daher zur Entscheidungsfindung eingehende Untersuchungen, wie beispielsweise die Studie "Rosinak-Snizek" sowie ÖBB-interne Analysen angestellt.

Der Ausbau der S 7 gliedert sich in mehrere Abschnitte, wobei der Bereich Schwechat bereits in Angriff genommen wurde. Selbstverständlich wurde bei der Planung der Strecke Parndorf - Kittsee - Petrzalka auch die Verlängerung der Schnellbahnlinie S 7 von Wolfsthal nach Kittsee mitberücksichtigt.

Ein Ausbau des slowakischen Streckenabschnittes (Devinska Nova Ves - Bratislava) der bestehenden Linie über Marchegg ist aufgrund der ungünstigen Topographie nicht vorgesehen. Darüberhinaus planen die ZSR derzeit keine Erweiterung des Bahnhofes Bratislava.

Zu den Fragen 19 und 20:

"Halten Sie dieses Projekt im Hinblick auf die erwähnten Problembereiche tatsächlich für wirtschaftlich erfolgversprechend und verkehrspolitisch sinnvoll?"

Sind Sie - im Hinblick auf die Probleme und die bislang noch sehr geringen Investitionen - bereit, dieses Projekt nochmals, speziell im Vergleich zu der sinnvoller erscheinenden Variante eines Ausbaues der Strecke über Marchegg, zu überprüfen und gegebenenfalls zugunsten einer besseren Lösung zu stoppen?"

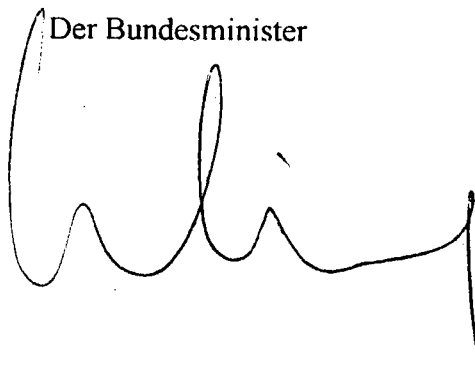
Aus den oben genannten Gründen stellt das Projekt der HL-Strecke Parndorf - Kittsee - Staatsgrenze - Petrzalka eine sinnvolle Ergänzung zum derzeit einzigen Eisenbahnübergang Österreich - Slowakei über Marchegg dar. Darüberhinaus ergeben sich insbesondere für den

- 5 -

Güterverkehr aufgrund der Anbindung an den zentralen Güterbahnhof der ZSR in Bratislava und dem Zentralverschiebebahnhof Kledering entscheidende betriebliche Vorteile.

Wien, am 10. Februar 1995

Der Bundesminister

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'W. K. H.', written in a cursive style. The signature is positioned below the text 'Der Bundesminister'.