

Nr. **XIX.GP-NR**
205
1994 -12- 19

ANFRAGE

der Abgeordneten Rosenstingl und Kollegen

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

betreffend: Errichtung einer Hochleistungseisenbahn nach Preßburg

Bereits seit der Öffnung des 'Eisernen Vorhanges' wird an der (Wieder-) Errichtung einer Eisenbahnverbindung nach Engerau (Petrzalka), einem Vorort von Preßburg, geplant, wobei nun der Neubau der Lokalbahn von Parndorf über Kittsee nach Engerau als Hochleistungsstrecke sowie für den Regionaverkehr einer Verbindung der S7 von Wolfsthal nach Kittsee vorgesehen sind.

Der große Nachteil dieser Streckenführung nach Engerau ist, daß in Preßburg keinerlei attraktive Anbindung des Stadtzentrums bzw. des Hauptbahnhofes möglich ist, ein Projekt einer U-Bahnlinie wurde mittlerweile aufgegeben.

Als Begründung für die Wahl der – um etliche Kilometer längeren – Strecke südlich der Donau und nach Engerau wird die Überlastung der slowakischen Strecke Theben – Preßburg Hauptbahnhof angegeben, die gegen eine – logischere – Streckenführung über die bestehende und derzeit benützte Linie über Marchegg spräche. Tatsache ist jedenfalls, daß die Auslastung dieser Strecke seit der Trennung der seinerzeitigen Tschechoslowakei in zwei Staaten deutlich zurückgegangen ist.

Andererseits würde sich ein Ausbau der bestehenden Bahn über Marchegg auch für den Nahverkehr anbieten und wäre problemlos möglich, zumal es sich bei dieser Strecke um den längsten geradlinigen Gleisabschnitt Österreichs handelt, der also für einen Schnellverkehr geradezu prädestiniert wäre, derzeit aber als nicht elektrifizierte Lokalbahn ein eher traurig – verschlafenes Erscheinungsbild bietet.

Vor allem aber wäre in Preßburg mit dem Hauptbahnhof eine Verbindung zu inner-slowakischen Strecken und zum Stadtzentrum gegeben, was wohl den Wert einer solchen Verkehrsverbindung erst ausmacht.

Dessenungeachtet wurde die Variante über Kittsee mittlerweile in Angriff genommen, wobei dem Vernehmen nach Kosten von rund 860 Mio.S für diese Strecke zu erwarten sind.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nachstehende

Anfrage:

1. Ist es richtig, daß bereits mit der Errichtung einer Hochleistungsstrecke von Parndorf über Kittsee nach Engerau/Petrzalka begonnen wurde?
2. Welche genauen Kosten sind für dieses Projekt zu erwarten?
3. Auf welche Art wird das Stadtzentrum von Preßburg vom Endpunkt dieser Bahnlinie erreichbar sein?
4. Welches Personenverkehrsaufkommen in der Relation Wien – Preßburg besteht derzeit auf der Strecke über Marchegg?
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?
6. Welches Personenverkehrsaufkommen wird für diese Relation Wien – Engerau, welches für Wien – Preßburg erwartet?
7. Welche zusätzlichen Einnahmen werden aus diesem Verkehr erwartet?
8. Welches genaue Fahrplan- und Betriebskonzept im Nah- Und Fernverkehr liegt diesem Ausbau zugrunde und wer wird für allfällige Betriebsverluste – die ja derzeit im Nahverkehrsbereich auf die Länder abgewälzt werden sollen – aufkommen?
9. Worauf gründet sich die Hoffnung auf einen Fahrgastzuwachs, der eine Investition von knapp einer Milliarde Schilling rechtfertigen würde?
10. Welche konkreten Vorteile ergeben sich für den Güterverkehr gegenüber der bestehenden Strecke über Marchegg?
11. Welche zusätzlichen Einnahmen werden aus diesem Titel erwartet?
12. 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 Engelhartstein – als unrentable Nebenbahn ebenfalls von der Einstellung bedroht?

13. Welche freien Kapazitäten bestehen derzeit auf der Strecke Hausfeldstraße – Marchegg?
14. Bestehen konkrete Pläne, den Schnellbahnverkehr der S80 Richtung Marchegg zu erweitern?
15. 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?
16. 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 nicht begonnen wurde und daher der zunächst geplante Fertigstellungstermin 1997 völlig unrealistisch geworden ist?
17. Welche Alternativvarianten wurden neben der gewählten Streckenführung untersucht bzw. geplant und warum genau wurden diese gegebenenfalls ausgeschieden?
18. Welche wissenschaftlichen Untersuchungen, aus denen die gewählte Trasse als beste und wirtschaftlichste Variante hervorgeht, wurden angestellt bzw. wie wurde die Entscheidungsfindung ansonsten sachlich untermauert?
19. Halten Sie dieses Projekt im Hinblick auf die erwähnten Problembereiche tatsächlich für wirtschaftlich erfolversprechend und verkehrspolitisch sinnvoll?
20. 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?