



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR

MAG. VIKTOR KLIMA

Pr.Zl. 5905/89-4/1993

II-12647 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

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

5776/AB

1994-02-16

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg. zu 5858/13

Rosenstingl und Kollegen vom 17.12.1993,

Zl. 5858/J-NR/1993, "Ausbau der Preß-
bürgerbahn S7"

Zum Allgemeinen:

Die derzeitige Anbindung des Flughafens Wien Schwechat im öffentlichen Verkehr stellt sich korrekterweise wie folgt dar:

- Infrastrukturell bedingt (lediglich 6 km der 21 km langen Strecke Wien Nord - Flughafen Wien-Schwechat sind zweigleisig ausgebaut) wird die Strecke Wien Nord - Flughafen Wien-Schwechat - Wolfsthal im Stunden- bzw. Halbstundentakt (in den Hauptverkehrszeiten) bedient.)
- Neben dem Schienenverkehrsangebot gibt es ein auf den Flugplan abgestimmtes und bedarfsgerechtes Angebot durch die Buslinien des Kraftwagendienstes der ÖBB, das in der Hauptsaison auf den einzelnen Linien mit folgenden Intervallen betrieben wird:
 - * City Air Terminal - Flughafen Schwechat
20 Minuten-Takt
 - * Wien Westbf - Wien Südbf - Flughafen Schwechat
(im Anschluß an das InterCity-Netz) Stundentakt mit Verdichtung auf 30 Minuten-Takt zwischen 9.10 und 17.10 Uhr (Freitag, Samstag, Sonn- und Feiertag von April bis Anfang Oktober)
 - * Vienna International Centre - Flughafen Schwechat
5 Verbindungen

- 2 -

- Zusätzlich bestehen noch zahlreiche weitere (ganzjährige) Verkehrsverbindungen mit der Kfl-Linie Landstraße/-Wien Mitte - Flughafen Schwechat - Neusiedl/See.

Da im Verhältnis zu anderen europäischen Flughäfen aber nur ein relativ geringer Teil der Flugpassagiere öffentliche Verkehrsmittel für den Weg zum/vom Flughafen Schwechat benutzt, müßte eine weitere Erhöhung des Angebotes erfolgen.

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 bis 5:

"Wie sieht nach derzeitigem Stand der Zeitplan für den Ausbau der S7 aus?"

Wie wird die Finanzierung dieses Projektes erfolgen, welche Kosten sind für jeweils welche Teilprojekte zu erwarten?"

Ist es richtig, daß geplant ist, die S7 im Stadtbereich zu teilen, sodaß trotz einer Intervallverdichtung auf 15 Minuten im dichtbesiedelten Stadtbereich nur ein 30-Minuten-Intervall zum Flughafen entstehen wird?"

Wie sieht das aktuelle Projekt eines Ausbaues der S7 aus:

- a. Wie wird die genaue Trassenführung im Raum Wien erfolgen?"
- b. Wohin sollen die Züge jeweils im Bereich der S-Bahn Stammstrecke eingebunden und weitergeführt werden?"
- c. In welchem genauen Umfang und an welcher Stelle wird ein neuer S-Bahnhof im Bereich des Südbahnhofes errichtet werden?"

Welche Ausbaumaßnahmen (zweites Gleis, Straßenübergänge, Trassenkorrekturen,...) sind im einzelnen für den Bereich Schwechat-Wolfsthal geplant?"

Die Preßburgerbahn ist praktisch zur Gänze eingleisig. Aufgrund der dzt. Infrastrukturbedingungen ist eine weitere Attraktivierung des Fahrplanangebotes auszuschließen.

- 3 -

Nach dem derzeitigem Verhandlungsstand mit den Ländern wird von diesen ein 30 Minuten-Takt Wien Nord (oder darüberhinaus) - Wolfsthal (bzw. Kittsee) sowie zusätzlich ein 15 Minuten-Takt Bf. Wien - Flughafen angestrebt. Die Planungen für die hierfür erforderlichen Infrastrukturausbauten in Wien können erst auf den in nächster Zeit zu erwartenden politischen Festlegungen aufbauen.

Zu Frage 6:

"Wird es hierdurch möglich sein, neben den langsamen S-Bahnzügen auch Eilzüge für die Pendler beispielsweise aus Deutsch Altenburg und Hainburg zu führen?"

Mit dem Land Niederösterreich wurden Verhandlungen über die Führung eines S-Bahntaktes ohne Eilzüge geführt. Eine weitere Taktverdichtung im Bereich ab dem Flughafen oder die Führung von Eilzügen würde jedoch einen weitergehenden Ausbau der Gesamtstrecke erfordern.

Zu Frage 7:

"Werden im Zuge der Ausbaumaßnahmen im Bereich der S7 Park & Ride -Anlagen errichtet; wenn ja, wo und mit welcher Kapazität; wenn nein, warum nicht?"

Park and Ride-Anlagen werden grundsätzlich im Einvernehmen mit den Gebietskörperschaften errichtet. Im NÖ-Landesverkehrskonzept werden unterschiedliche Ausbaugrößen gefordert, die eine entsprechende Prioritätenreihung verlangen.

Zu Frage 8:

"Welche Gründe waren dafür maßgeblich, daß die geplante Wiederaufnahme des Reisezugverkehrs auf der Strecke Petronell-Carnuntum - Bruck a.d. Leitha, die insbesondere im Schülerverkehr (Bruck) ein großes Passagieraufkommen verspricht, nicht zustande kam; wird dieses Projekt weiterverfolgt, wenn nein, warum nicht?"

Eine Reaktivierung des Personenverkehrs zwischen Petronell-Carnuntum und Bruck a.d. Leitha ist derzeit nicht in Diskussion. Voraussetzung dafür wäre eine Vereinbarung zwischen den regionalen Gebietskörperschaften und den ÖBB über die Betriebsführung und deren Kostentragung. Gemäß BBG 1992 würde dann der Bund grundsätzlich die Kosten der Infrastruktur übernehmen.

Zu Frage 9:

"Ist es richtig, daß die ÖBB ehemalige Trassengrundstücke im Bereich Wolfsthal zu einem Zeitpunkt veräußerten, als bereits der "eiserne Vorhang" aufgehoben war und daher klar war, daß in Hinkunft wieder ein Bedarf an dieser Verlängerung der Preßburgerbahn Richtung Preßburg bestehen wird;

- a. wenn ja, warum erfolgte dies, wurden bzw. werden diese Grundstücke wieder zurückgekauft und welcher Schaden entsteht den ÖBB aus dieser Transaktion?
- b. wenn nein, befinden sich die ÖBB nach wie vor im Besitz der gesamten Trasse bzw. wann wurden genau welche Teile davon an wen verkauft?"

Die "Alte Trasse" der Preßburgerbahn wurde auf slowakischer Seite bereits vor längerer Zeit durch Verbauung derart unterbrochen, daß eine Wiederaufnahme des Eisenbahnbetriebes nicht mehr möglich ist. Dadurch ist auch das Trassenstück Wolfsthal-Staatsgrenze nächst Berg nicht mehr sinnvoll nutzbar.

Bezüglich der Veräußerung von Trassenteilen besteht eine Vorvereinbarung mit der Bundesstraßenverwaltung über das Trassengrundstück ca. km 60.600 bis km 60.800 für Umbau/Erweiterung der Bundesstraße und des Grenzüberganges (bereits im Bau). Das Entgelt wurde bereits überwiesen.

Weiters besteht ein Kaufvertrag zwischen den ÖBB und der Gemeinde Wolfsthal über das Trassenstück ca. km 57.700 bis km 60.600. Auf die geplante Weiterführung der S 7 wurde bei der Abgrenzung der zu verkaufenden Grundflächen entsprechend Rücksicht genommen; sie ist möglich.

- 5 -

Zu Frage 10:

"Wann und in welcher genauen Form wird eine Verlängerung der S7 sowie der Strecke Parndorf - Kittsee Richtung Preßburg erfolgen, zumal die alte Trasse auch auf slowakischer Seite in letzter Zeit im Zuge eines Autobahnbaues unterbrochen wurde und die Strecke jedenfalls im ZSR-Bahnhof Engerau enden müßte, der jedoch eher schlecht an das übrige Verkehrsnetz von Preßburg angebunden ist?"

Bis 1996 soll die Strecke Parndorf - Kittsee-Petrzalka wieder errichtet werden.

Die Verlängerung der S 7 sieht vom Bf Wolfsthal ausgehend eine ca. 10 km lange Neubaustrecke bis zum Bf Kittsee vor.

Der Eisenbahnbau im Ausland (Engerau, Preßburg,...) liegt außerhalb meines Vollzugsbereiches.

Zu Frage 11:

In welcher Form sind österreichische Stellen in die Planung der Eisenbahninfrastruktur Preßburgs einbezogen, zumal diese Pläne beispielsweise für einen neuen Hauptbahnhof, Kombiverkehrsterminal usw. auch Investitionsentscheidungen auf österreichischem Gebiet maßgeblich beeinflussen müssen?"

Seit Bestehen der Slowakischen Republik sind intensive Verhandlungen auf Ebene der Verkehrsministerien im Gange. Ich darf jedoch anmerken, daß ein neu zu errichtender Eisenbahngrenzübergang einer staatsvertraglichen Regelung mit der Slowakei bedarf, für die im Hinblick auf die betroffenen Belange mehrerer Ressorts das Außenministerium federführend zuständig ist.

Wien, am 15. Februar 1994

Der Bundesminister

