

2157/AB XXI.GP
Eingelangt am: 17.05.2001

BUNDESMINISTERIUM für
VERKEHR, INNOVATION und TECHNOLOGIE

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2165/J - NR/2001, betreffend den notwendigen Ausbau der Infrastruktur in der Ostregion, die die Abgeordneten Eder und GenossInnen am 20. März 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Warum haben Sie die Landeshauptleute von Wien, Niederösterreich und dem Burgenland keinen Termin für ein Gespräch betreffend Verkehrsinfrastrukturprojekte für die Ostregion gewährt, sodass diese selbst in einer Notmaßnahme mit ihren Vorschlägen an die Öffentlichkeit treten mussten?

Antwort:

Die Anliegen der Landeshauptleute betrafen Projekte, die in den nächsten Monaten im Rahmen des Expertenrates zum Generalverkehrsplan einer näheren Analyse und Diskussion unterzogen werden, weshalb sich ein gesonderter Termin hiezu erübrigt hat.

Frage 2:

Welche Maßnahmen werden Sie setzen, damit Wien ein Bahnknotenpunkt bleibt (Lainzer Tunnel, Südbahnausbau, Westbahnausbau, Verbindungsbahnen in die östlichen Nachbarländer, Durchzugsbahnhof, Anbindung des Flughafens)?

Antwort:

Durch die Neuordnung Europas und den zu erwartenden Beitritt der benachbarten Reformstaaten zur Europäischen Union ist jedenfalls eine Steigerung der Verkehrs nachfrage sowohl im Personen - als auch im Güterverkehr zu erwarten. Die Region Wien hat eine außerordentlich zentrale Lage in diesem künftigen Europa und ist bereits jetzt infrastrukturell sehr gut und nachfragegerecht vernetzt.

Dies gilt insbesondere für die Schieneninfrastruktur. Im Transeuropäischen Schienennetz (TEN), welches bekanntlich nur für das Gebiet der derzeitigen Europäischen Union definiert ist, besitzt die Region Wien eine hervorragende Position, wobei auch die - infrastrukturell vorhandenen - Verbindungen mit den Paneuropäischen Korridoren mit zu betrachten sind. Diese "Helsinki - Korridore" gewährleisten Verbindungen für die Region Wien zu allen Wirtschaftsräumen im Bereich der geplanten EU - Erweiterung. Im Rahmen des "Transport Infrastructure

Needs Assessment“ (TINA) zur Weiterentwicklung der Paneuropäischen Korridore von Helsinki wurde im Hinblick auf die künftige Integration der Verkehrsnetze der Beitrittsstaaten in die TEN besonderer Wert auf eine bestmögliche Vernetzung gelegt.

Die für den Ausbau des „TEN - Knotens Wien“ relevanten Infrastrukturmaßnahmen wurden in den vergangenen Jahren im Zuge von so genannten "Planungsverfahren" gemeinsam mit den anderen Ländern der Ostregion, den ÖBB und dem Flughafen Wien sehr eingehend erörtert. Besonders wesentlich ist der Umstand, dass naturgemäß in einem großen Zentralraum, wie ihn der "TEN - Knoten Wien" darstellt, Infrastruktur und Verkehrsabläufe der einzelnen Netzteile ungemein stark miteinander verflochten und untereinander abhängig sind. Daher sind Einzelmaßnahmen stets in mehrfacher Hinsicht im Netz abzustimmen und dürfen nicht isoliert bzw. aus einem einzelnen Blickwinkel allein (z. B. Nahverkehr) betrachtet werden.

In diesem Zusammenhang ist die Frage der tatsächlichen hinkünftigen Nutzung der Schieneninfrastruktur, insbesondere für Nahverkehre, von Relevanz. Bislang konnte jedenfalls keine ausreichend klare Bereitschaft des Landes Wien erkannt werden, Nahverkehrsdiene in entsprechendem Umfang und Ausmaß auch finanziell mit zu tragen. Es würde gewiss nicht dem Gebot der Effizienz entsprechen, Infrastrukturkapazitäten aufwändig auszubauen, wenn deren zukünftige Auslastung nicht in angemessener Form gewährleistet erscheint.

Alle wesentlichen Schienenverbindungen zwischen Wien und den Nachbarländern sind Hochleistungsstrecken mit vorerst ausreichender Infrastrukturkapazität. Die Ostbahn mit der Verbindung Pamdorf - Kittsee - Bratislava, die Nordbahn und auch die Franz Josefs - Bahn verfügen über eine angemessene Infrastrukturqualität. Die Ost - West - Relation ist naturgemäß von höchster Bedeutung für die Verkehrs nachfrage. Daher muss einem qualitativ höchstwertigen Ausbau der Westbahn oberste Priorität eingeräumt werden, insbesondere der Errichtung der Neubaustrecke Wien - St. Pölten als Bestandteil des viergleisigen Ausbaues. Daraus ist abzuleiten, dass der Fertigstellungstermin dieses Streckenabschnittes auch den Zeitpunkt für die Verkehrswirksamkeit der unmittelbar anschließenden Streckenteile maßgeblich bestimmt, weshalb mit der Inbetriebnahme der Verbindungsstrecke zwischen Süd -, West - und Donauländebahn („Lainzer Tunnel“) zumindest bis zu diesem Zeitpunkt zugewartet werden kann.

Im Bereich eines derart ausgedehnten Netzknotens wie des TEN - Knotens Wien muss angesichts der knappen Ressourcen grundsätzlich bei allen Netzteilen besonders darauf geachtet werden, dass Teilabschnitte nicht nur betriebstechnisch aufeinander abgestimmt werden, sondern dass auch die Realisierung von Maßnahmen zeitlich optimiert wird, um deren volle Nutzenentfaltung zu gewährleisten.

Dies erfordert eine gesamthafte und auch zwischen den Verkehrsträgern abgestimmte Ausbaustrategie, die konsequent zu verfolgen wäre und deshalb eine über viele Jahre hinweg gesicherte Finanzierung benötigt.

Da diese in der nunmehrigen Lage keinesfalls vorausgesetzt werden kann, ist die Ausarbeitung einer Prioritätenreihung bzw. eines Stufenkonzeptes für diesen hochrangigen Netzknopen besonders diffizil und langwierig, weshalb von meinem Ressort noch keine Festlegungen getroffen worden sind. Auf Grund der Vorgabe, dass vorläufig mit dem durch das SCHIG vorgegebenen Finanzierungsrahmen das Auslangen gefunden werden muss, wurden in letzter Zeit mögliche Szenarien für einen sinnvollen Ausbau der Eisenbahninfrastruktur innerhalb des vorhandenen Finanzierungsrahmens entwickelt.

Im Hinblick auf die bereits ausgeschöpften Finanzmittel des SCHIG hängt die Realisierung weiterer Vorhaben davon ab, ob in Zukunft für den Ausbau der Schieneninfrastruktur entsprechende Mittel zur Verfügung stehen bzw. gestellt werden können. Derzeit ist jedenfalls eine Finanzierung weiterer Vorhaben nicht absehbar.

Frage 3:

Welche Maßnahmen werden zur Attraktivierung des Nahverkehrs im Raum Wien gesetzt? Dies betrifft insbesondere auch die S 80 und S 7?

Antwort:

Von meinen Amtsvorgängern wurden im Jahr 1979 mit dem Land Wien eine seit vielen Jahren laufend fortgeschriebene „Vereinbarung gemäß Art. 15 a B - VG über Vorhaben in der Bundeshauptstadt Wien, an welchem der Bund und das Land Wien interessiert sind“ sowie im Jahr 1999 mit dem Land Niederösterreich das „Übereinkommen über den Ausbau der Schnellbahnlinie S 2 im Bundesland Niederösterreich“ abgeschlossen. Grundsätzlich bekenne ich mich dazu, Vereinbarungen und Zusagen meiner Amtsvorgänger einzuhalten. Dies schließt jedoch nicht aus, dass mit den betroffenen Gebietskörperschaften neuerlich Gespräche geführt werden, um die Sinnhaftigkeit einzelner Projekte im Lichte der jüngsten Entwicklung kritisch zu durchleuchten und erforderlichenfalls einvernehmlich neue Prioritäten zu setzen.

Zum Ausbau der Schnellbahnlinie S 7 ist anzuführen, dass die Ausbaumaßnahmen im Streckenabschnitt Klein Schwechat - Flughafen Wien im Jahr 2000 fertig gestellt wurden. Mit den Ausbaumaßnahmen im Streckenabschnitt Landstraße - Rennweg - Zentralfriedhof - Klein Schwechat wurde bereits Mitte des Jahres 2000 begonnen, die Fertigstellung und Inbetriebnahme ist für die Jahre 2002 und 2003 geplant. Auf besonderen Wunsch der Stadt Wien soll dabei die Schnellbahnlinie S 7 im Streckenabschnitt Rennweg - Zentralfriedhof zu einem großen Teil in Tieflage geführt werden, wodurch erhebliche Zusatzkosten entstehen.

Zum Ausbau der Schnellbahnenlinie S 80 ist anzumerken, dass ein Teil der im „Wiener Vertrag“ enthaltenen Ausbaumaßnahmen bereits realisiert ist. Die weiteren Ausbaumaßnahmen sollen in Abstimmung mit der Stadt Wien umgesetzt werden, wobei jedoch auch die Verkehrswirksamkeit der bereits im Bau befindlichen Verlängerung der U - Bahnlinie U 2 in die Betrachtung einbezogen werden wird.

Frage 4:

Werden Sie die dringend benötigten zusätzlichen Straßenverbindungen in die östlichen Nachbarstaaten rasch verwirklichen?

Antwort:

Aufbauend auf den Ergebnissen der sog. "GSD - Studie“ und den anschließend durchgeführten Korridoruntersuchungen laufen derzeit die weiteren Planungen für die zusätzlichen hochrangigen Straßenverbindungen in Richtung der EU - Osterweiterungsstaaten.

Es sind dies Richtung Tschechien die A 5 Nord Autobahn (von Wien Richtung Brünn/Prag) sowie die B 310 (Fortsetzung der A 7 von Linz Richtung Prag). Zum östlichen Nachbarstaat Slowakei wird insbesondere der Verbindung zwischen Wien und Bratislava höchste Priorität eingeräumt. Demnach werden die Planungen der B 307 Parndorfer Straße als Spange zwischen der A 4 Ostautobahn und dem neu errichteten Grenzübergang Kittsee als Schnittstelle zum slowakischen Autobahnnetz forciert. Gegenwärtig wird dabei von einer Fertigstellung bis etwa 2006 ausgegangen.

Frage 5:

Welche Maßnahmen werden Sie setzen, um rasch den benötigten Autobahn/Schnellstraßenring fertig zu stellen?

Antwort:

Als wichtige Voraussetzung für die Anbindung der A 5 Nordautobahn ist deren Anschluss an das hochrangige Straßennetz im Raum Wien zu gewährleisten. Diese als B 305 Wiener Nordostrand Straße bezeichnete Straßenverbindung stellt in einem ersten Schritt eine Verknüpfung der A 22 im Bereich Korneuburg mit der künftigen Nordautobahn und der Verlängerung der A 23 Südosttangente, der B 302 dar. Um die Planungszeiten dieser Projekte möglichst kurz zu halten, werden die Planungen bereits frühzeitig von meinem Ressort begleitet und optimiert.

Fragen 6, 7 und 8:

Auf welcher Grundlage haben Sie Kärnten 3,5 Mrd. Schilling für Verkehrsinfrastruktur gewährt, während sie bisher keine bindenden Zusagen für die Ostregion gemacht haben?

Stehen auf Grund Ihrer Zusage in Kärnten nicht für alle anderen Bundesländer weniger Mittel zur Verfügung ? Wie werden Sie damit umgehen?

Worauf beruht Ihre Prioritätensetzung hinsichtlich der 3,5 Mrd. Schilling für Kärnten?

Antwort:

Mit dem Landeshauptmann von Kärnten wurden nur Eisenbahninfrastrukturprojekte vereinbart, die bereits früher durch Übertragungsverordnungen meiner Amtsvorgänger festgelegt und damit auch finanziell bedeckt wurden. Konkret handelt es sich um den Bau des ersten Teilabschnittes der Koralmbahn zwischen Althofen und Klagenfurt (Investitionsvolumen rund 2,0 Mrd. ATS, Fertigstellung 2009 vorgesehen), um den Umbau des Bahnhofes Klagenfurt im Rahmen der Bahnhofsoffensive (Investitionsvolumen rund 150 Mio. ATS, Fertigstellung 2005 vorgesehen) sowie um Planungen im Bereich der Koralmbahn und im Kärntner Zentralraum.

Frage 9:

Wann werden Sie endlich einen Bundesverkehrswegeplan vorlegen und wird dieser die notwendigen Prioritäten für die Ostregion vorsehen?

Antwort:

Ich habe vor, bis Ende dieses Jahres einen Generalverkehrsplan für alle betroffenen Verkehrsträger vorzulegen. In diesem Plan werden auch die Ausbauvorhaben für die Ostregion entsprechende Berücksichtigung finden.