

2563/AB XXI.GP
Eingelangt am:06.08.2001

**BUNDESMINISTER
VERKEHR, INNOVATION
UND TECHNOLOGIE**

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2554/J - NR/2001 betreffend die mangelhaften Verkehrsverbindungen zwischen Wien und Bratislava; die die Abgeordneten Eder und Genossinnen am 7. Juni 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1, 2 und 3:

Halten Sie eine Verbesserung der Verkehrsverbindungen zwischen Wien und Bratislava nicht für dringend erforderlich?

Welche Maßnahmen wollen Sie setzen, um die Bahnverbindungen zwischen Wien und Bratislava auszubauen? Bis wann werden derartige Projekte vorliegen und wann können sie fertiggestellt werden?

Welche Maßnahmen wollen Sie setzen, um die Autobahn/Schnellstraßenverbindungen (noch vor 2007) zu verbessern?

Antwort:

Der Relation Bratislava - Wien wird prioritäre Bedeutung beigemessen, weshalb die Errichtung der sogenannten „Spange Kittsee B 307“ zwischen der A4 Ostautobahn und dem neuerrichteten Grenzübergang Kittsee entsprechend den gesetzlichen Vorgaben bestmöglich vorangetrieben wird. Darüber hinaus wird auch nördlich der Donau eine Verbindung in die Slowakei als notwendig erachtet, wobei die Funktionalität einer Marchquerung zur Donau hin zunimmt. Infolge regelmäßiger Kontakte zwischen meinem Ressort und den zuständigen slowakischen Behörden besteht ein intensiver Informationsaustausch, sowie eine Akkordierung der straßeninfrastrukturellen Projekte von bilateraler Bedeutung.

Im Rahmen des „Interministeriellen Abkommens über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens“ zwischen den Verkehrsministerien Österreichs und der Slowakischen Republik wurde die Verbindung Wien - Pressburg untersucht und bereits 1995 vereinbart, die Strecke über Pamdorf - Kittsee prioritär auszubauen und die innerstädtische Verkehrsverbindung in Bratislava entsprechend herzustellen. Die neu errichtete, vorerst eingleisig ausgeführte Hochleistungsstrecke Parndorf - Kittsee - Bratislava - Petrzalka wurde Ende 1998 in Betrieb genommen, es werden jedoch aus den im Text der Anfrage erwähnten Gründen bislang lediglich Reisezüge geführt, es soll jedoch in Kürze auch der Güterverkehr mit der Slowakei verstärkt auf diese Route verlagert werden.

Beide Seiten stimmen darin überein, dass die weitere Entwicklung des Verkehrsangebotes zwischen Wien und Bratislava in wesentlichem Ausmaß von der zukünftigen Gestaltung der Verkehrsnetze auf slowakischer Seite - wie Ausbau der Eisenbahninfrastruktur mit Anbindung des Flughafens Ivanka und Ausbau des innerstädtischen Verkehrs - abhängig ist.

Frage 4:

Welche Möglichkeiten sehen Sie, um die Schiffsverbindungen zwischen Wien und Bratislava zu attraktivieren?

Antwort:

Es ist ein wichtiges verkehrspolitisches Anliegen, einen Teil der zu erwartenden Zuwächse im Ost-West Verkehr auf die Wasserstraße als umweltfreundlichsten Verkehrsträger zu verlagern. Dies ist nur möglich, wenn die Donau zu einem verlässlichen ganzjährig verfügbaren Verkehrsweg ausgebaut wird und die nautischen und logistischen Rahmenbedingungen durch die Nutzung modernster Telematikanwendungen für Verkehrsregelung, Lock management und aktuelle Verkehrsinformationen optimiert werden.

Durch die in Planung befindlichen Ausbaumaßnahmen für welche auch im TEN - Investitionsprogramm der EU im Rahmen des Multiannual Indicative Programmes von 2001 bis 2006 ein Zuschuss der EU in Aussicht gestellt wurde, werden neben der Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen auch weitere Eintiefungen der Stromsohle verhindert und wesentliche ökologische Ziele wie Verbesserung des Grundwasserhaushaltes, Anhebung des Niederwasserspiegels (ca. 50 cm), Gewässernetzung und Verbesserung der Ufer - und Flussbettstrukturen (Insel - und Flachwasserzonen) erreicht.

Die Wasserstraßendirektion hat diesbezüglich ein wasserbauliches Gesamtprojekt unterhalb von Wien entwickelt.

Ausbauziel ist ein Schiffstiefgang von 2,70 m bei Regulierungsniederwasser, wie bereits im Binnenschifffahrtmemorandum der Bundesregierung 1992 festgelegt wurde. Im EU - Verkehrsforschungsprojekt EUDET wurde für dieses Szenario bei gleichzeitiger Optimierung der Rahmenbedingungen eine Verdreifachung des Transportaufkommens in der Binnenschifffahrt und damit eine wesentliche Entlastung der Straße und Schiene in der Ost West Relation berechnet.

Die Planungen werden durch die Wasserstraßendirektion zügig vorangetrieben. Im Rahmen des einzuleitenden UVP - Verfahrens wird eine gebündelte Abwicklung aller erforderlichen Behördenverfahren, wie Wasserrecht, Schifffahrtsrecht, Naturschutzrecht etc., erfolgen, wobei berechnete Parteien Interessen von Gemeinden, Nationalpark, WWF und anderen zu berücksichtigen sein werden.

Eine Entscheidung über den Vollausbau der Strecke unterhalb von Wien wird in Abhängigkeit von den Ergebnissen dieser Untersuchungen und in Abstimmung mit anderen Donaustaaten, insbesondere Deutschland und Ungarn, zu treffen sein. Voraussetzung für eine internationale Abstimmung über die Ausbauziele und —maßnahmen sind jedoch die Ergebnisse der in Angriff genommenen Planungen.

Einen wichtigen Beitrag zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt stellt, wie ich schon ausgeführt habe, auch der Einsatz moderner Verkehrstelematik dar. Vertreter meines Ressorts sind an der Entwicklung von europäischen Standards für elektronische Schifffahrtsinformationssysteme intensiv beteiligt. Ein elektronisches Gefahrgut - Meldesystem wurde bereits in Betrieb genommen, eine elektronische Schifffahrtskarte ist derzeit noch in Ausarbeitung. Die Vorarbeiten für ein flächendeckendes Telematiksystem, welches auch logistische Funktionen anbietet, wurden bereits aufgenommen.

Im Bereich des Personenverkehrs, für den die derzeitige Infrastruktur als ausreichend betrachtet werden kann, bestehen Liniendienste slowakischer Tragflügelboote mit bis zu 9 Fahrten pro Tag.

Frage 5:

Was haben Sie unternommen, um gemeinsam mit dem slowakischen Verkehrsminister grenzüberschreitende Projekte, etwa die Errichtung von Brücken an der March und die Zusammenarbeit der beiden Flughäfen, voranzubringen?

Antwort:

Die Slowakei und Österreich sind schon seit Jahren bemüht, eine Kooperation zwischen den Flughäfen Wien und Bratislava in Form eines „Memorandum of Understanding“ zu vereinbaren. Darin sollen die Modalitäten der Zusammenarbeit der beiden Flughäfen näher geregelt werden, wobei davon ausgegangen wird, dass mit der Zusammenarbeit für beide Seiten wirtschaftliche Vorteile sowie Entwicklungschancen für die Region Wien - Bratislava verbunden sein müssen.

Für die slowakische Seite bilden jedoch die Verabschiedung eines slowakischen Luftverkehrskonzeptes sowie die Privatisierung der Flughafenverwaltung Bratislava grundlegende Voraussetzungen, um in eine Kooperation mit dem Flughafen Wien eintreten zu können.

In der Letztfassung des Luftverkehrskonzeptes, dessen Verabschiedung für April/Mai 2001 geplant gewesen war, ist eine Ausgliederung der slowakischen Flughafenbehörde durch Umwandlung in einzelne privatrechtlich strukturierte Flughafen - Betriebsgesellschaften vorgesehen. Das Luftverkehrskonzept für die Slowakei ist nach wie vor noch nicht verabschiedet worden, eine zuverlässige zeitliche Abschätzung des Verabschiedungsprozesses ist daher derzeit nicht möglich.

Es wird natürlich weiterhin eine nach wirtschaftlichen Kriterien gestaltete, enge Zusammenarbeit der Flughäfen Bratislava und Wien angestrebt.

Bezüglich der Errichtung von Brücken an der March darf ich auf meine Ausführungen zu den Fragepunkten 1 bis 3 verweisen.

Frage 6:

In welcher Form werden die Wiener Stadtregierung und die Bundesländer Niederösterreich und Burgenland in den Bau und die Planung entsprechender Verkehrsverbindungen eingebunden?

Antwort:

In Zusammenarbeit mit der PGO (Planungsgemeinschaft Ost - Wien, Niederösterreich und Burgenland) wurde die „Korridoruntersuchung Ostregion“ initiiert und damit straßeninfrastrukturelle Projekte in dieser Region einer strategischen Bewertung unterzogen. Hinsichtlich der darüber hinausgehenden Projekte sind entsprechende Korridoruntersuchungen mit den jeweils betroffenen Bundesländern beabsichtigt.

Im Zusammenhang mit den Erfordernissen des „JEN - Knotens Wien“ und dem Ausbau der Eisenbahninfrastruktur von Wien nach Süden wurde in den Jahren 1999/2000 das Eisenbahnnetz im Raum südöstlich von Wien in „Planungsverfahren“, die vom Bund und den beteiligten Bundesländern Burgenland, Niederösterreich und Wien getragen wurden, eingehend untersucht (EWIWA: Hochrangige Eisenbahnverbindung Wien - Flughafen Wien - Wampersdorf und EWESO: Hochrangige Eisenbahnverbindung Wampersdorf - Raum Eisenstadt - Sopron). Die Ergebnisse dieser Planung werden derzeit einer genauen eisenbahntechnischen und wirtschaftlichen Überprüfung durch Schweizer Consulter unterzogen.