
2366/AB XXII. GP

Eingelangt am 04.02.2005

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-10.000/0028-I/CS3/2004 DVR:0000175

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 W i e n

Wien, am 04. Februar 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2379/J-NR/2004 betreffend Schwerpunktsetzung und Engpassbeseitigung bei der Schieneninfrastruktur in der Ostregion und insbesondere im Wiener Becken/Marchfeld, die die Abgeordneten Dr. Moser, Freundinnen und Freunde am 7. Dezember 2004 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Mit Inkrafttreten der durch das Bundesbahnstrukturgesetz 2003 beschlossenen Änderungen des Bundesbahngesetzes 92 wurde das Unternehmen ÖBB endgültig in die wirtschaftliche Unabhängigkeit entlassen.

Einflussnahmen oder Weisungen **jeglicher Art** – auch im Katastrophenfall – **sind nunmehr ausgeschlossen.**

Die Wahl von Geschäftsfeldern und Marktstrategien unterliegen ausschließlich der freien Entscheidung der zuständigen Unternehmensorgane, welche den einschlägigen aktienrechtlichen bzw. gesellschaftsrechtlichen Bestimmungen und Verantwortungen unterliegen.

Was nun das Interpellationsrecht anlangt, so darf ich Ihnen mitteilen, dass gemäß Art. 52 Abs. 2 B-VG ein solches nach Art. 52 Abs. 1 B-VG hinsichtlich aller Unternehmungen, für die der Rechnungshof nach Art. 126b Abs. 2 B-VG ein Prüfungsrecht hat, besteht. Allerdings bezieht sich dieses nur auf die Rechte des Bundes (zB. Anteilsrecht in der Hauptversammlung einer Aktiengesellschaft) und die Ingerenzmöglichkeiten seiner Organe,

nicht jedoch auf die Tätigkeit der Organe der juristischen Person, die von den Eigentümervertretern bestellt wurden.

Ich habe daher Ihre Anfrage an die ÖBB Holding AG weitergeleitet, welche auch eine Stellungnahme abgegeben hat. Der besseren Übersicht halber habe ich diese in meine Anfragebeantwortung aufgenommen.

Im Allgemeinen:

Im Zusammenhang mit den Vorgaben des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 und dem neu zu erstellenden Rahmenplan für die mehrjährige Investitionstätigkeit in die Eisenbahninfrastruktur ab dem Jahr 2005 waren sämtliche Vorhaben des Generalverkehrsplanes (GVP) einer Evaluierung und Neubewertung zu unterziehen sowie zwischenzeitlich neu aufgetretene Erfordernisse zu berücksichtigen.

Der für die Jahre 2005 - 2010 gültige Rahmenplan war daher unter Berücksichtigung der Festlegungen des § 43 Abs. 1 Bundesbahngesetz und der vorgegebenen finanziellen Rahmenbedingungen zu erstellen.

Frage 1:

Die **Südbahn besteht als** zweigleisige elektrifizierte Hauptbahn, die Leistungsfähigkeit wird zwischen Wien Meidling und Mödling in der Hauptverkehrszeit teilweise überschritten und ist auch sonst zeitweise nahe der Kapazitätsgrenze (derzeit bereits Engpasszuschlag beim IBE), bestehende Nachfrage für Angebotsvermehrung kann nicht befriedigt werden.

a) Werden Sie für die kurzfristige Schaffung eines dritten Streckengleises Wien Atzgersdorf - Brunn-Maria Enzersdorf - unter Berücksichtigung der bestehenden dringenden Sanierungserfordernisse - sorgen, wenn ja mit welchem Realisierungszeitpunkt, wenn nein warum nicht?

b) Werden Sie für den spätestens mittelfristigen durchgehend dreigleisigen Streckenausbau Wien Meidling - Mödling sorgen, wenn ja mit welchem Realisierungszeitpunkt, wenn nein warum nicht?

c) Werden Sie spätestens längerfristig für den durchgehend viergleisigen Streckenausbau Wien Meidling - Mödling sorgen, wenn ja mit welchem Realisierungszeitpunkt, wenn nein warum nicht?

d) Wie stehen Sie angesichts der Ausbaupläne im hochrangigen Straßennetz zu einem viergleisigen Ausbau Wiener Neustadt - Wien?

e) Wie stehen Sie zu einer kurzfristigen Errichtung einer viergleisigen Verbindung Wiener Neustadt - Wien durch zweigleisigen Ausbau der Pottendorferlinie in bestehender Trassierung und betrieblich optimierte Aufteilung der Verkehre?

Antwort:

Nach Durchführung von Betriebssimulationen seitens der ÖBB wurde festgestellt, dass eine Dreigleisigkeit zwischen Atzgersdorf und Brunn-Maria Enzersdorf die vorhandenen Kapazitätsengpässe nicht vollständig beseitigen kann. Deshalb werden noch alternative und ergänzende Maßnahmen geprüft. Für einen durchgehend dreigleisigen Streckenausbau von Wien Meidling bis Mödling liegt zwar derzeit keine Analyse vor, jedoch kann davon ausgegangen werden, dass dieses Ergebnis auch hier zutrifft. Ein Erfolg von dreigleisigen Streckenabschnitten ist nur dann gegeben, wenn es ausgeprägt lastrichtungsabhängige Verkehrsströme gibt. Dies ist auf der Südbahn jedoch nicht zu beobachten.

Laut Stellungnahme der ÖBB wäre die Variante der Viergleisigkeit einem dreigleisigen Streckenausbau vorzuziehen. Dadurch kann der langsame Regionalverkehr vom schnellen Personenverkehr gut getrennt werden. Über die Machbarkeit eines viergleisigen Ausbaus zwischen Wien Meidling und Mödling liegen keine konkreten Pläne vor. Aufgrund der Lage in bebautem Gebiet wäre für die Herstellung jedoch ein hoher Aufwand zu erwarten.

Daher ist es das Ziel, durch die künftige Verlagerung von Verkehren auf die ausgebaute Pottendorferlinie die Südbahn zwischen Wien Meidling und Wiener Neustadt durchgehend zu entlasten.

Frage 2:

Die **Pottendorfer Linie (u.a. als Teil der Verbindung Eisenstadt - Wien)** besteht als eingleisige elektrifizierte Hauptbahn zwischen Wien Meidling und Wampersdorf bzw. als zweigleisige elektrifizierte Hauptbahn zwischen Wampersdorf und Wiener Neustadt, die Kapazitätsgrenze wird im eingleisigen Abschnitt in der Hauptverkehrszeit erreicht.

- a) Werden Sie für den kurzfristigen durchgehend zweigleisigen Streckenausbau sorgen, wenn ja mit welchem Realisierungszeitpunkt, wenn nein warum nicht?
- b) Werden Sie für die möglichst umgehende, kurzfristige Errichtung der Gleisschleifen Ebenfurth und Müllendorf zur Beschleunigung des Verkehrs Wien - Eisenstadt bzw. - Sopron sorgen, wenn ja mit welchem Realisierungszeitpunkt, wenn nein warum nicht?

Antwort:

Auf Grund der unter Frage 1 erörterten Kapazitätsproblematik auf der Südbahnstrecke zwischen Meidling und Wiener Neustadt ist der durchgehend zweigleisige Ausbau der Pottendorferlinie bis 2019 geplant, wobei sich der erste Teilabschnitt Wien Meidling - Inzersdorf bereits in Bau befindet.

Die Errichtung der Schleife Müllendorf (bzw. Eisenstadt) ist bis 2011 geplant.

Die im GVP-Ö enthaltene kleine Schleife Ebenfurth hätte massive Eingriffe in die Siedlungsstruktur von Ebenfurth zur Voraussetzung und wird deshalb seitens des Landes Niederösterreich äußerst kritisch beurteilt. Alternativen werden derzeit geprüft.

Frage 3:

Die Strecke **Wiener Neustadt - Mattersburg - Sopron** besteht als eingleisige nicht elektrifizierte Hauptbahn mit „Nebenbahnstandard“, die Kapazitätsgrenze wird in der Hauptverkehrszeit erreicht.

- a) Werden Sie für die kurzfristige Streckenelektrifizierung zwecks Fahrzeitverkürzung und Flexibilisierung beim Fahrzeugeinsatz sorgen, wenn ja mit welchem Realisierungszeitpunkt, wenn nein warum nicht?

Antwort:

Die Elektrifizierung der Strecke Wiener Neustadt - Loipersbach-Schattendorf (- Sopron) ist bis 2013 vorgesehen.

Frage 4:

Die **innere Aspangbahn** besteht als eingleisige nicht elektrifizierte Regionalbahn (Nebenbahncharakter) mit an sich guter Trassierung aber unattraktiven Fahrzeiten (wegen zahlreicher schienengleicher Eisenbahnkreuzungen ohne technischen Kreuzungsschutz), vorhandene Kapazitätsreserven können wegen der nicht vorhandenen Elektrifizierung de facto nicht genutzt werden, Fahrgastpotenziale könnten besser ausgeschöpft werden.

- a) Werden Sie kurzfristig für eine Verbindung zur Pottendorfer Linie nächst Bf. Hennersdorf zwecks Direktführung von Zügen von/nach Wien Meidling sorgen, wenn ja mit welchem Realisierungszeitpunkt, wenn nein warum nicht?

b) Werden Sie mittelfristig für Streckenelektrifizierung, Ausstattung mit technischem Eisenbahnkreuzungsschutz, Ausstattung der Bahnhöfe mit zeitgemäßen Bahnsteigen und Einrichtung eines attraktiven Nahverkehrs sorgen, wenn ja mit welchem Realisierungszeitpunkt, wenn nein warum nicht?

c) Werden Sie langfristig für möglichst durchgehenden zweigleisigen Streckenausbau zum Zweck „schnellen Nahverkehrs“ und als verkehrsstrategische Reservestrecke sorgen, wenn ja mit welchem Realisierungszeitpunkt, wenn nein warum nicht?

Antwort:

Die „innere Aspangbahn“ zwischen Kledering und Sollenau wird derzeit von den ÖBB untersucht. Für die Attraktivierung der inneren Aspangbahn im Abschnitt Sollenau - Laxenburg-Biedermannsdorf läuft die Zielsetzungsplanung, die den Ausbaugrad und die Ausbaukosten bestimmen wird.

Die Verbindung zwischen Aspangbahn und Pottendorferlinie nächst dem Bahnhof Achau würde eine Direktführung von Zügen von/nach Wien Meidling ermöglichen und ist Projektbestandteil des zweigleisigen Ausbaus der Pottendorferlinie.

Laut Stellungnahme der ÖBB liegen derzeit für den Nutzen eines allfälligen durchgehenden zweigleisigen Ausbaus der „inneren Aspangbahn“ keine Grundlagen vor. Im Rahmen der o. a. Zielsetzungsplanung werden künftige Betriebskonzepte und die Notwendigkeit von Doppelspurinseln geprüft.

Frage 5:

Die Strecke **Wien Südbahnhof/Ostseite - Marchegg (-Bratislava)** besteht großteils (Wien Hausfeldstraße - Marchegg) als eingleisige nicht elektrifizierte Hauptbahn, nur zwischen Wien Südbahnhof/Ostseite und Wien Stadlau als zweigleisige elektrifizierte Hauptbahn und zwischen Stadlau und Hausfeldstraße als eingleisige elektrifizierte Hauptbahn. Kapazitätsengpässe auf der Donauquerung und im anschließenden eingleisigen Streckenabschnitt behindern derzeit einen nachfragegerechten Verkehr Wien - Bratislava.

a) Werden Sie kurzfristig für den durchgehend zweigleisigen Streckenausbau zwischen Wien Stadlau und Marchegg samt Elektrifizierung zwecks Vorbereitung von Kapazitätssteigerung, Fahrzeitverkürzung, Flexibilisierung beim Fahrzeugeinsatz und möglicher Verlängerung attraktiven Nahverkehrs bis Marchegg sorgen, wenn ja mit welchem Realisierungszeitpunkt, wenn nein warum nicht?

b) Werden Sie mittelfristig für die Erhöhung der Streckenkapazität zwischen Wien Erdbergerlande und Wien Stadlau durch Zulegung von zwei weiteren Brückentragwerken oder durch Schaffung einer weiteren Donauquerung für die Eisenbahn u.a. zur Ermöglichung einer Angebotsverdichtung im innerstädtischen Schnellbahn-Verkehr sorgen, wenn ja mit welchem Realisierungszeitpunkt, wenn nein warum nicht?

c) Welche Möglichkeiten sehen Sie für betriebliche Optimierung auf dieser Strecke, und was werden Sie zu deren Umsetzung unternehmen?

Antwort:

Die Strecke Wien Südbahnhof/Ostseite - Stadlau - Marchegg (- Bratislava) ist ab Wien Hausfeldstraße nicht elektrifiziert und ab Stadlau-Erzherzog Karl Straße eingleisig. Die Eisenbahnverbindung Wien - Bratislava über Stadlau und Marchegg ist die kürzeste Strecke, welche die Zentren der beiden Hauptstädte erreicht.

Die beabsichtigte Elektrifizierung und der zweigleisige Ausbau entsprechen dem Ziel diese Strecke in das hochrangige europäische Eisenbahnnetz besser zu integrieren. Die Planungsvorbereitungen für dieses Projekt sind derzeit im Gange. Die Möglichkeiten für betriebliche Optimierungen wurden bereits bisher weitgehend ausgeschöpft, wie etwa die signaltechnische Optimierung im Bereich Hausfeldstraße - Stadlau. Kapazitätsengpässe auf

der Donauquerung und im anschließenden eingleisigen Streckenabschnitt behindern derzeit einen nachfragegerechten Verkehr Wien - Bratislava.

Durch eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit in Folge eines zweigleisigen Ausbaus zwischen Stadlau und der Staatsgrenze nach Marchegg würden die bereits bestehenden Kapazitätsengpässe im Wiener Eisenbahnnetz nicht beseitigt. Aus diesem Grunde werden derzeit Zielsetzungsplanungen durchgeführt, um die Ausrichtung und die bauliche Ausstattung der Eisenbahnstrecken im Zu- und Ablauf zum künftigen Bahnhof Wien Hauptbahnhof-Europa Mitte und zum Zentralverschiebebahnhof Wien Kledering sowie zu den bestehenden und künftigen Güterterminals zu untersuchen.

Frage 6:

Die Strecke **Gänserndorf - Marchegg** besteht als eingleisige nicht elektrifizierte Hauptbahn mit teilweise noch vorhandenen Kapazitätsreserven. Allerdings bindet sie in Gänserndorf in eine durch Nahverkehr, Güterverkehr und Fernverkehr stark belastete Strecke ein.

- a) Werden Sie kurzfristig für die Strecken elektrifizierung zur Flexibilisierung im Fahrzeugeinsatz und zur Nutzungsoptimierung dieser Verbindungsstrecke zur Nordbahn für den Güterverkehr sorgen, wenn ja mit welchem Realisierungszeitpunkt, wenn nein warum nicht?
- b) Was werden Sie mit welchem Realisierungszeitpunkt gegen die in der Folge schlagend werdenden Kapazitätsprobleme auf der Nordbahn zwischen Gänserndorf und Wien unternehmen?
- c) Werden Sie aufgrund dieser Kapazitätsprobleme die Strecke Marchegg-Wien vor der Strecke Marchegg-Gänserndorf optimieren, wenn nein warum nicht?

Antwort:

Laut Stellungnahme der ÖBB wird zur Attraktivierung der Verbindungen von Wien nach Bratislava derzeit ein umfassendes Infrastrukturkonzept erarbeitet. Die Elektrifizierung der Strecke Gänserndorf - Marchegg ist darin enthalten und ist wegen des vergleichsweise geringen Investitionsbedarfes auch für eine rasche Realisierung vorgesehen.

Das Ausbaukonzept für die Nordbahn sieht eine Blockstellenverdichtung vor. Dies bedeutet, dass zur Vermeidung von Kapazitätsproblemen im Abschnitt Gänserndorf - Süßenbrunn drei zusätzliche Blockstellen, nach Maßgabe des zuwachsenden Verkehrsaufkommens, errichtet werden sollen.

Die Strecke Gänserndorf - Marchegg wird von Güterzügen befahren, welche aus dem Bereich nördlich von Bratislava kommen. Derzeit erfolgt in Devinska Nova Ves und auch in Gänserndorf der Traktionswechsel bzw. Lokwechsel. Die ÖBB beabsichtigen, im Personenverkehr Zugläufe, die bereits heute bis Gänserndorf führen, nach der Elektrifizierung Richtung Bratislava zu verlängern. In den angrenzenden Streckenbereichen sind für diese Züge bereits Fahrplantrassen vorhanden. Ein eventueller zusätzlicher Trassenbedarf auf der Nordbahn wird ggf. durch die Blockstellenverdichtung abgesichert.

Die Strecke Stadlau - Marchegg, der so genannte „Marchegger Ast“, erfüllt im System Wien - Bratislava, neben der regionalen Erschließung, die Funktion der Gewährleistung eines schnellen Personenfernverkehrs. Die Realisierung des Ausbaues ist nicht als Alternative zum Ausbau der Route Wien - Gänserndorf - Marchegg zu sehen.

Frage 7:

Die Strecke **Stockerau - Absdorf-Hippersdorf** besteht als eingleisige elektrifizierte Hauptbahn.

- a) Werden Sie kurzfristig für den Ausbau des Bahnhofes Hausleiten zum Kreuzungsbahnhof zwecks Kapazitätssteigerung sorgen, wenn ja mit welchem Realisierungszeitpunkt, wenn nein warum nicht?

b) Wie stehen Sie zur Verlängerung der in Stockerau wendenden Schnellbahnzüge bis Krems bzw. Sigmundsherberg im Sinn eines Flügelzugkonzepts?

Antwort:

Laut Stellungnahme der ÖBB werden kapazitätssteigernde Maßnahmen auf der Strecke Stockerau - Absdorf-Hippersdorf nach Maßgabe der nachgefragten Fahrplantrassen umgesetzt und können neben dem Umbau des Bahnhofs Hausleiten auch andere Maßnahmen, wie etwa die Errichtung zusätzlicher Blockstellen, umfassen. Derzeit sind noch keine konkreten Schritte vorgesehen.

Derzeit wird im Zuge der Planungen für den Fahrplan 2006 die Realisierung der Verlängerung von Schnellbahnzügen von Floridsdorf kommend über Stockerau, Absdorf-Hippersdorf nach Krems geprüft. Im Rahmen dieser Planungen ist eine Bedienung des Streckenabschnittes Absdorf-Hippersdorf - Sigmundsherberg mit Zügen vom Bahnhof Wien Franz-Josefs-Bahnhof kommend vorgesehen.

Frage 8:

Die Strecke **Krems an der Donau - Herzogenburg** besteht als eingleisige nicht elektrifizierte Hauptbahn mit Nebenbahncharakter.

a) Werden Sie spätestens mittelfristig für die Streckenelektrifizierung und Ausstattung von sämtlichen Eisenbahnkreuzungen mit technischem Kreuzungsschutz zwecks Fahrzeitverkürzung und Flexibilisierung im Fahrzeugeinsatz sorgen, wenn ja mit welchem Realisierungszeitpunkt, wenn nein warum nicht?

Antwort:

Die Strecke Krems an der Donau - Herzogenburg ist eine eingleisige Nebenbahn. Die Maßnahmen zur Automatisierung von Eisenbahnkreuzungen - unter anderem mit dem Ziel, die Geschwindigkeit zu erhöhen und die Fahrzeit zu verkürzen - werden teilweise bereits umgesetzt. Eine Elektrifizierung ist mittel- bis langfristig vorgesehen. Dazu werden derzeit Grundlagen erarbeitet.

Frage 9:

Welche Kosten sind für die genannten Projekte im einzelnen veranschlagt? Wir ersuchen um Bekanntgabe der Kalkulationsgrundlagen sowie um Angabe des Ablaufs und der Ergebnisse der Überprüfung der Kostenangaben der ÖBB.

Antwort:

Für die einzelnen Projekte sind, sofern sie im ersten Rahmenplan gesondert ausgewiesen sind, folgende Kosten veranschlagt:

➤ Pottendorferlinie	460 Mio €
➤ Gleisschleife Müllendorf	14 Mio €
➤ Elektrifizierung Wiener Neustadt - Loipersbach-Schattendorf	19 Mio €
➤ Elektrifizierung Gänserndorf - Marchegg	11 Mio €

Fragen 10 und 13:

Welche Reihung der einzelnen Projekte ist konkret im Infrastrukturrahmenplan enthalten und wie wird für die sach- und zeitgerechte Vorbereitung der wenigen erst nach dem Geltungszeitraum des Rahmenplans vorzusehenden Projekte Sorge getragen?

Welche Reihung dieser Projekte ist konkret im Infrastrukturrahmenplan enthalten und wie wird für die sach- und zeitgerechte Vorbereitung der wenigen erst nach dem Geltungszeitraum des Rahmenplans vorzusehenden Projekte Sorge getragen?

Antwort:

Bei der Erstellung des Rahmenplanes wurde die Realisierung der Vorhaben in der Zeit zwischen 2005 und 2020 in zeitlicher und finanzieller Hinsicht so aufeinander abgestimmt, dass bis zum Jahr 2020 ein sowohl den verkehrspolitischen Vorgaben als auch den betrieblichen Anforderungen entsprechendes Grundnetz zur Verfügung steht, welches in weiterer Folge durch zusätzliche Vorhaben sinnvoll ergänzt bzw. erweitert werden kann.

Fragen 11 und 12:

Für welche Maßnahmen für die Schieneninfrastruktur werden Sie bis wann sorgen

- a) auf der Strecke **Tulln - Herzogenburg** und generell im **Tullnerfeld**
- b) auf der Strecke der **S50**
- c) für die Anbindung der **S15 Hütteldorf/Westbahnhof**
- d) für die Verlängerung der **S 45 bis Praterkai**
- e) im Hinblick auf die völlige Überlastung der Ostbahn **Bruck an der Leitha - Wien Süd** in der Hauptverkehrszeit
- f) für die Pressburgerbahn **Wien-Wolfsthal-Bratislava** insbesondere hinsichtlich der Wiedervervollständigung
- g) für die **Flughafenanbindung an den Raum südlich von Wien**
- h) für die **Durchbindung S80/S60**
- i) für die nötigen **Verknüpfungen** im Zusammenhang mit dem Zentralbahnhof
- j) für die Reaktivierung von **Drösing - Zistersdorf**
- k) für die Strecken des „**Schweinbarther Kreuzes**“ im Weinviertel angesichts der erfreulichen Aufkommensentwicklung
- l) für die Strecke **Sopron - Oberpullendorf - Kőszeg**
- m) für die Strecke **Oberwart - Szombathely**?

Welche Kosten sind für die unter 11. genannten Projekte und Strecken im einzelnen veranschlagt? Wir ersuchen um Bekanntgabe der Kalkulationsgrundlagen sowie um Angabe des Ablaufs und der Ergebnisse der Überprüfung der Kostenangaben der ÖBB.

Antwort:

Die Strecke Tulln - Herzogenburg wird durch die Neubaustrecke Wien - St. Pölten teilweise ersetzt und in den restlichen Bereichen erheblich entlastet.

Ab 2007 soll eine neue Verbindungsstrecke zwischen dem Flughafen Wien Schwechat und der Ostbahn errichtet werden (105 Mio €).

Die Ostbahn zwischen Bruck an der Leitha und Wien wurde bereits vor längerer Zeit durch oberbautechnische und sicherungstechnische Maßnahmen ausgebaut.

Allfällige Maßnahmen auf den übrigen angeführten Strecken sind eher unter regionalen Gesichtspunkten zu betrachten und wären mit den betroffenen Ländern abzustimmen bzw. hinsichtlich entsprechender Kostenbeiträge zu verhandeln.

Fragen 14 und 16:

Ist Ihnen bewusst, dass für die Errichtung der Spange Kittsee bis 2007 alleine weit mehr Geld als für die konkret der besseren Verbindung Wien - Bratislava dienenden Schienenprojekte bis 2020 vorgesehen ist (da ja seriöserweise weder das für Wien - Bratislava nicht betriebsnotwendige Wiener Zentralbahnhofsprojekt noch die zudem wegen der Auslastungssituation der Ostbahn betrieblich fragwürdige Verbindung Flughafen-Ostbahn ausschließlich oder auch nur überwiegend dieser Verbindung zugerechnet werden können) und dass sich dieses Verhältnis durch die von Ihnen und Ihrem Staatssekretär bisher schamhaft verschwiegene geplante Marchfeld-Schnellstraße noch weiter zum Nachteil der Schiene verzerren würde?

Halten Sie Ideen wie die Verschiebung des Ausbaus Wien - Marchegg auf das Ende der nächsten Dekade für vereinbar mit der TEN-Prioritätenerklärung der Schienenverbindung Wien-Bratislava, und wenn ja, auf welcher Grundlage?

Antwort:

Ein Vergleich von hinkünftigen Investitionskosten in die Infrastruktur einzelner Verkehrsträger kann kein Maßstab für die Beurteilung der Qualität einzelner Verkehrsrelationen sein, da ja auch bereits getätigte Investitionen die Verkehrsqualität bestimmen.

Hinsichtlich der Schieneninfrastruktur ist deshalb ausdrücklich darauf zu verweisen, dass durch den Aus- bzw. Neubau der Strecke Parndorf - Kittsee (- Petrzalka) in der zweiten Hälfte der 90er Jahre schon frühzeitig eine weitere hochrangige Verbindung in der Relation Wien - Bratislava zur Verfügung gestellt wurde.

Frage 15:

Werden Sie der jüngst etwa bei der Nahverkehrsfinanzierung vertretene Linie der Zusammenführung von Aufgaben- und Ausgabenverantwortung („wer anschafft, zahlt“) auch im Straßenbereich Geltung verschaffen und daher eine eventuelle Marchfeldschnellstraße durch ihren Betreiber LH Pröll finanzieren lassen?

Antwort:

Verkehrsinfrastrukturplanung ist grundsätzlich ein gesamtösterreichischer Abstimmungsprozess, in den Länder, Gemeinden und der Bund sowie die betroffenen Nachbarstaaten eingebunden sind. Auf Basis dieser Abstimmung und unter Berücksichtigung der vorliegenden Ergebnisse wissenschaftlicher Untersuchungen sowie hinsichtlich Kosten- und Nutzenerwägungen wird letztlich entschieden, welche Verkehrsinfrastrukturprojekte verwirklicht werden und wer die Verantwortung für die Finanzierung übernimmt.

Auf den konkreten Fall bezogen kann ich nur sagen, dass das Land Niederösterreich eine gesamtverkehrliche Untersuchung unter Einbindung des bmvit und der Slowakei im Marchfeld durchführt, die derzeit noch im Gange ist. Eine Beantwortung Ihrer konkreten Frage zum heutigen Zeitpunkt ist daher zu früh. Meines Wissens nach werden derzeit Szenarien betreffend die allgemeine und die verkehrliche Entwicklung des Marchfelds untersucht und damit in Zusammenhang Alternativen geprüft. Lösungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs werden dabei genau so geprüft wie eine Lösung im Bereich des Straßenbaus. Sollte das Ergebnis der Untersuchung die Forderung nach einer höchstrangigen Bundesstraße sein, werden wir diese Forderung und die zugrundliegende Studie eingehend auf Ihre Schlüssigkeit überprüfen und dann beurteilen, wer aus Sicht des Bundes für die Finanzierung einer allfälligen Straßenverbindung durch das Marchfeld verantwortlich ist.

Mit freundlichen Grüßen