
3706/AB XXII. GP

Eingelangt am 21.02.2006

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-10.000/0059-I/CS3/2005 DVR:0000175

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol
Parlament
1017 Wien

Wien, am 20. Februar 2006

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3739/J-NR/2005 betreffend widersprüchliche Aussagen zum Ausbau der Schnellbahnlinie S80, die die Abgeordneten Mag. Ruth Becher und GenossInnen am 21. Dezember 2005 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 bis 10:

Laut Anfragebeantwortung XXII.GP-NR 2902/AB kommt für Sie ein zweigleisiger Ausbau der Schnellbahnlinie S80 **nicht** in Frage. Ihr Staatssekretär ist anderer Ansicht und plädiert am 30. April 2005 dafür, den „Ausbau und die Elektrifizierung“ der Schienenverbindung Wien – Bratislava über den Marchegger Ast vorzuziehen. „Durch den Ausbau und die Elektrifizierung dieser Schienenverbindung soll eine Fahrzeitverkürzung zwischen Wien und Bratislava auf rund 35 Minuten erzielt werden“, heißt es in einer Aussendung Ihres Staatssekretärs weiter (OTS028, 30.4.2005). Stimmen Sie zu, dass sich die von Ihrem Staatssekretär beabsichtigte Fahrzeitverkürzung zwischen Wien und Bratislava über den Marchegger Ast nicht allein mittels Elektrifizierung, sondern nur mit einem zweigleisigen Ausbau realisieren lässt?

Wenn ja, wie erklären Sie sich, dass Ihr Verkehrsstaatssekretär den zweigleisigen und elektrifizierten Ausbau der Schienenverbindung Wien – Bratislava über den Marchegger Ast vorzuziehen beabsichtigt, während Sie sich laut Anfragebeantwortung XXII.GP-NR 2902/AB gegen einen solchen Ausbau aussprechen? Warum gibt es in Ihrem Ressort keine einhellige Auffassung über den Schienenausbau Wien – Bratislava?

Wenn nein, wie anders lässt sich die unter 1. angeführte Fahrzeitverkürzung erreichen?

Am 9. November 2005 erklärte die Vorstandsdirektorin des ÖBB-Personenverkehrs Wilhelmine Goldmann anlässlich der Präsentation des die Ostregion betreffenden Fahrplanwechsels gegenüber dem ORF: „Wir investieren auch in die Infrastruktur der Strecke Wien - Bratislava, die Elektrifizierung ist vorgesehen, der zweigleisige Ausbau.“ Die Strecke Wien - Bratislava über den Marchegger Ast stellt hierfür die kürzeste und schnellste Schienenverbindung zwischen den beiden Städten dar. Teilen Sie die Ansicht, wonach es für die Österreichischen Bundesbahnen am betriebswirtschaftlich sinnvollsten ist, eben diese Schienenverbindung zu elektrifizieren und zweigleisig auszubauen?

Wenn ja, warum sprechen Sie sich angesichts dessen dagegen aus?

Wenn nein, warum nicht?

Liegen Ihnen Studien hierzu vor, die Ihre ablehnende Haltung eines zweigleisigen und elektrifizierten Schienenbausbaus der Strecke Wien – Bratislava über den Marchegger Ast untermauern?

Wenn ja, von wem wurde diese erstellt und zu welchem Ergebnis kommt die Studie im Detail?

Staatssekretär Kukacka begründete den Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Wien – Bratislava über den Marchegger Ast mit „erhöhten Zusatzaufträgen für die Wirtschaft, neuen Arbeitsplätzen für Pendler sowie einer Erhöhung der Beschäftigung in der heimischen Industrie“. Dem ist noch hinzuzufügen, dass es in Folge der ersten Phase dieses Stadterweiterungsprojektes am ehemaligen Flugfeld Aspern und den damit entstehenden 5.000 Wohnungen für etwa 10.000 Menschen und der Ansiedlung von Gewerbetrieben zu einer verstärkten Nachfrage nach öffentlichen Verkehrseinrichtungen kommen wird. In wie weit fanden oben genannte Aspekte in Ihrer ablehnenden Haltung zu einem beschleunigten Ausbau der Strecke Wien – Bratislava über Stadlau und Marchegger Ast Berücksichtigung?

In einem zwischen Ihrem Verkehrsstaatssekretär Kukacka und seinem slowakischen Ressortkollegen Jan Kotula unterzeichneten „Letter of Intent“ wurde eine Bahn-Fahrzeit von 40 Minuten zwischen den beiden Hauptstädten als Ziel vereinbart. Welche Schienenverbindung zwischen Wien und Bratislava erfüllt Ihrer Ansicht nach die angestrebte Zielfahrzeit von 40 Minuten?

Antwort:

In meiner Anfragebeantwortung vom 21. Juni 2005 habe ich festgehalten, dass ein selektiv zweigleisiger Ausbau zur Kapazitätssteigerung zwischen Stadlau und Marchegg geplant ist; die zweigleisigen Abschnitte können zu einem späteren Zeitpunkt bei Bedarf kapazitätsorientiert verlängert werden. Im Übrigen darf ich anmerken, dass die zulässige Geschwindigkeit auf Eisenbahnstrecken u.a. durch die jeweiligen Trassierungsparameter und nicht durch die Anzahl der Gleise bestimmt wird.

Weiters wurde von mir damals ausgeführt, dass bereits aufgrund einer Vereinbarung zwischen dem damaligen Bundesminister Dr. Einem und der seinerzeitigen Stadträtin Mag. Ederer die ursprünglich vorgesehenen Ausbaumaßnahmen zwischen Stadlau und dem Bereich Hausfeldstraße bzw. dem Flugfeld Aspern erheblich redimensioniert wurden, da die

U2 in dieses Gebiet ausgebaut wird und zu erwarten ist, dass durch die hinkünftige U-Bahn-Linie U2 ein entsprechendes Fahrgastpotenzial von der S 80 abgesaugt wird.

Diesen Sachverhalt hat Staatssekretär Kukacka mit seinen Aussagen bestätigt. Die geäußerten Vermutungen, dass es bezüglich des Ausbaues der S 80 Differenzen zwischen mir und Staatssekretär Kukacka gibt, können daher nicht nachvollzogen werden.

Fragen 11 bis 15:

In Ihrer Anfragebeantwortung XXII.GP.-NR 2902/AB rechtfertigen Sie Ihre negative Stellungnahme zum Ausbau der Schienenverbindung Wien-Marchegger-Ast-Bratislava damit, dass der Bau der Spange Flughafen – Götzendorf einen „wesentlichen Beitrag“ zur Schnellverbindung zwischen Wien und Bratislava leisten werde. In wie weit sind diese beiden Schienenverbindungen miteinander vergleichbar? Ist es nicht so, dass sich die nördliche Verbindung über den Marchegger Ast als schnellste Städteverbindung eignet, während das Schieneninfrastrukturausbauvorhaben zwischen dem Flughafen Wien und der Ostbahn der Integration des Flughafens in das Verkehrssystem Wien – Bratislava dient?

Wenn dem so ist, warum wird die Elektrifizierung und der zweigleisige Ausbau dieser Strecke nicht früher als geplant in Angriff genommen?

Mit welchen Kosten wäre eine Vorziehung des zweigleisigen und elektrifizierten Ausbaus der Schienenverbindung Wien – Marchegger Ast – Bratislava verbunden?

Wurden von Ihrem Ressort Berechnungen hinsichtlich der Verkehrszunahme zwischen Wien und Bratislava angestellt?

Wenn ja, zu welchem Ergebnis kommen Sie und welche Schlussfolgerungen leiten Sie davon ab?

Antwort:

In meiner Anfragebeantwortung vom 21. Juni 2005 wurde als Schnellverbindung Wien - Bratislava - speziell zwischen den Flughäfen Wien und Bratislava - die Errichtung der Götzendorfer Schleife genannt.

Der Ausbau der S80 gemäß meiner Beantwortung der Fragen 1 bis 10 wäre nach heutigem Stand unter Voraussetzung einer positiven Umweltverträglichkeitsprüfung ab 2008 möglich. Die Bauzeit wäre mit etwa 3 Jahren zu veranschlagen; der Finanzierungsbedarf würde nach den derzeit vorliegenden Grobkostenschätzungen rund 94 Mio € betragen.

Zu den geäußerten Bedenken, dass mit einem redimensionierten S80 Ausbau die Elektrifizierung lediglich bis zum Bahnhof Marchegg erfolgen wird, darf ich auch klarstellen, dass bereits mit den Ausbaumaßnahmen auf der Strecke Gänserndorf - Marchegg bzw. bis Staatsgrenze eine elektrische Betriebsführung in die Slowakei gegeben sein wird und daher der Bereich Marchegg - Staatsgrenze zum Zeitpunkt der Elektrifizierung der S80 schon fertig gestellt ist.

Fragen 16 bis 18:

Kapazitätsengpässe treten vor allem im Bereich der Donauquerung im Bereich der Ostbahnbrücke auf. Neben der S80 fahren hier die Schnellzüge Richtung Prag, die Euregio-Züge Wien – Bratislava (derzeit 2-Stunden-Takt, ab Dezember 2005 stündlich), die Regionalzüge nach Marchegg, sowie einzelne Züge Richtung Mistelbach. Nicht zu vergessen ist der Güterverkehr. Ist daran gedacht, Infrastrukturausbauten in Bereich der zwischen Wien Erdbergerlande und Wien Stadlau gelegenen Donauquerung durchzuführen?

Wenn ja, wann sollen diese in Angriff genommen werden, wie werden sich selbige gestalten und mit welchen Kosten werden diese verbunden sein?

Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Ein Ausbau der Donauquerung im Bereich der Ostbahnbrücke ist derzeit nicht aktuell; allfällige Möglichkeiten einer Zulegung weiterer Gleise zwischen dem linken und dem rechten Donauufer werden bei Bedarf zu untersuchen sein.

Mit freundlichen Grüßen