



REPUBLIK ÖSTERREICH
HUBERT GORBACH
VIZEKANZLER
Bundesminister
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXII. GP-NR

4324/AB

2006-08-07

zu 4341/J

GZ. BMVIT-10.000/0023-I/PR3/2006 DVR:0000175

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

Wien, am 7. August 2006

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4341/J-NR/2006 betreffend zweigleisigen und elektrifizierten Ausbau der Schienenverbindung Wien – Bratislava über den Marchegger Ast, die die Abgeordneten Mag. Ruth Becher und GenossInnen am 7. Juni 2006 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 bis 7:

In der Anfragebeantwortung 4001/AB XXII. GP.-NR schreiben Sie, dass ein „*selektiver zweigleisiger Ausbau in den Abschnitten Stadlau bis Raasdorf und von Siebenbrunn-Leopoldsdorf bis Marchegg vorgesehen*“ sei. Die Projektentwicklung sei derzeit aber noch im Laufen. „*Laut Mitteilung der ÖBB-Infrastruktur Bau AG sollen die Ergebnisse im Mai 2006 vorliegen. Dann*“, heißt es in Ihrer Beantwortung weiter, „*können konkrete Aussagen über die jeweils zu veranschlagenden Kosten und damit eine Entscheidung über den endgültigen Ausbaubedarf getroffen werden*“. Da inzwischen der Monat Juni ins Land gezogen ist und eine Entscheidung der ÖBB-Infrastruktur Bau AG inzwischen vorliegen sollte, wird im Folgenden gefragt: Wie lautet der endgültige Ausbaubedarf der Schienenverbindung Wien – Bratislava über den Marchegger Ast, wie hoch sind die jeweils zu veranschlagenden Kosten?

Auf Seite 5 derselben Beantwortung ist zu lesen, dass die Streckenabschnitte Stadlau bis Raasdorf und Siebenbrunn-Leopoldsdorf bis Marchegg „*durchgehend zweigleisig*“ ausgebaut werden sollen, auf Seite 2 ist hingegen nur von einem „*selektiven zweigleisigen Ausbau*“ die Rede. Geht die Fragestellerin richtig in der Annahme, dass es sich bei letzterem um ein Versehen handelt und ein durchgehender zweigleisiger Ausbau der in Frage 1 angeführten Streckenabschnitte der Schienenverbindung über den Marchegger Ast beabsichtigt wird?

Welche Gründe können Sie anführen, die es rechtfertigen, auf den zweigleisigen Ausbau zwischen Raasdorf und Siebenbrunn-Leopoldsdorf zu verzichten?

In Ihrer oben zitierten Anfragebeantwortung führen Sie weiters aus, dass es *„auf Grund eines effizienten Einsatzes der vorhanden Mittel, aber auch deshalb, weil seitens der ÖBB-Infrastruktur Bau AG nicht sämtliche Projekte gleichzeitig umgesetzt werden können“*, zweckmäßig und zielführend erscheine, *„die Verbindung zwischen Wien und Bratislava in mehreren, zeitlich abgestuften Schritten auszubauen“*. Soll heißen: Der vollständige zweigleisige Ausbau der Schienenverbindung über den Marchegger Ast muss warten, Priorität hat die Strecke zwischen den Flughäfen Wien und Bratislava. Können Sie angesichts der Vorziehung des Schienenprojektes zwischen Wien und Bratislava über den Flughafen Wien garantieren, dass die erforderlichen finanziellen Mitteln für die zwischen 2008 und 2011 anberaumten zweigleisigen Ausbaumaßnahmen auf der Schienenverbindung über den Marchegger Ast auch tatsächlich zur Verfügung stehen?

Wenn nein, womit begründen Sie die fehlende finanzielle Abdeckung des beabsichtigten selektiven zweigleisigen Ausbaus der Strecke zwischen Wien und Bratislava über den Marchegger Ast?

Können Sie angesichts der Vorziehung des Schienenprojektes zwischen Wien und Bratislava über den Flughafen Wien garantieren, dass die erforderlichen finanziellen Mitteln für den beabsichtigten Ausbau des Abschnitts Gänserndorf – Marchegg – Devinska Nova Ves sichergestellt sind?

Wenn nein, womit begründen Sie die fehlende finanzielle Abdeckung des beabsichtigten Ausbaus der Strecke Wien – Gänserndorf – Marchegg – Devinska N.V. – Bratislava?

Antwort:

Die Projektentwicklung für den zweigleisigen Ausbau Stadlau – Marchegg einschließlich deren Elektrifizierung ist von den ÖBB grundsätzlich abgeschlossen worden und sieht einen bedarfsorientierten Ausbau vor, wobei – sofern der Bedarf (genügend Nachfrage) gegeben ist – im Endzustand auch ein Vollausbau möglich und vorstellbar ist.

Letztendlich entscheidet das abzuwickelnde Fahrplankonzept und die notwendige Verfügbarkeit der Fahrplantrassen hinsichtlich Qualitätsanforderungen (Pünktlichkeit) über die Priorisierung der Ausbaustufen. Zweckmäßig wäre als erster Schritt der zweigleisige Ausbau zwischen Siebenbrunn-Leopoldsdorf - Schönfeld-Lasse. Durch diese ersten Ausbaustufen können Teilnutzen frühzeitig lukriert werden. Ich werde mich beim Bundesminister für Finanzen rechtzeitig dafür einsetzen, dass die erforderlichen Mittel für dieses Vorhaben durch Aufnahme in den Rahmenplan gesichert werden.

Die erforderlichen Mittel für den Ausbau des Streckenabschnittes Gänserndorf - Marchegg - Devinska Nova Ves sind im Rahmenplan 2005 bis 2010 enthalten.

Frage 8:

In der Anfragebeantwortung 3900/AB XXII. GP.-NR vom 12. April dieses Jahres heißt es, dass über die im Zeitraum 2007-2013 zu erwartenden EU-Zuschüsse für das Schienenausbauprojekt Wien – Bratislava keine Angaben gemacht werden könnten, *„da die Verhandlung-*

gen über die Finanzielle Vorausschau 2007-13 noch nicht abgeschlossen sind und somit die Dotierung der Haushaltslinie für transeuropäische Netze (TEN-Haushaltslinie) im EU-Haushalt für den Zeitraum 2007-13 noch nicht fixiert ist. Die entsprechenden EU-Zuschusschancen bzw. Zuschusshöhen im Zeitraum 2007-13 hängen wesentlich von den weiteren Verhandlungen über die Finanzielle Vorausschau 2007-13 ab“. Inzwischen wurde die Finanzielle Vorausschau 2007 bis 2013 am 17. Mai vom Europäischen Parlament angenommen und durch die österreichische EU-Ratspräsidentschaft, den Parlamentspräsidenten und die Haushaltskommissarin unterzeichnet. Da nunmehr der EU-Haushalt beschlossen wurde, wird im Anschluss nochmals gefragt: Mit welchen EU-Zuschüssen wird nach erfolgter Einigung über die Finanzielle Vorausschau für die Jahre 2007-2013 für die als Teil der vorrangigen TEN-Achse Nr. 17 geltenden Schienenverbindung Wien – Bratislava zu rechnen sein? Wie hoch sind die EU-Zuschüsse für den Ausbau der Strecke über den Marchegger Ast? Sind EU-Zuschüsse abhängig von im Rahmenplan 2006-2011 für Schienenausbaumaßnahmen genehmigte Mittel?

Antwort:

Es ist richtig, dass die Dotierung der TEN-Haushaltslinie im Zeitraum 2007-2013 nunmehr feststeht. In der finanziellen Vorausschau 2007-2013 werden auf Grund der Entscheidung des ECOFIN-Rates für den Zeitraum 2007-2013 insgesamt erheblich weniger TEN-Mittel für die Bezuschussung für die vorrangigen TEN-Verkehrsvorhaben zur Verfügung stehen als ursprünglich von der Europäischen Kommission vorgeschlagen. Allerdings besteht derzeit noch keine Klarheit über die exakten Spielregeln, die für die TEN-Zuschüsse im Zeitraum 2007 bis 2013 gelten werden. Die Europäische Kommission hat Ende Mai 2006 einen Vorschlag zur neuen TEN-Finanzierung vorgelegt. Der Vorschlag der Kommission enthält für vorrangige Vorhaben im Bereich Verkehr generell eine Höchstgrenze von 20 % der zuschussfähigen Kosten und für grenzübergreifende Abschnitte solcher Vorhaben schlägt die Kommission Zuschüsse bis zu 30% vor. Die Verhandlungen in der Expertengruppe finanzielle Angelegenheiten des Rates wurden daraufhin unter österreichischer Präsidentschaft rasch aufgenommen, die Beschlussfassung über die neue TEN-Finanzierungsverordnung im Rat wird aber frühestens erst unter finnischer Präsidentschaft erfolgen können.

Prinzipiell ist zu sagen, dass von österreichischer Seite beabsichtigt ist, für alle vorrangigen TEN-Achsen und insbesondere auch für die vorrangige TEN-Achse Nr. 17 (Paris-Strassburg-Stuttgart-Wien-Bratislava) einschließlich des Abschnittes Wien-Bratislava Zuschüsse für transeuropäische Netze (TEN-Zuschüsse) zu beantragen.

Betreffend künftiger TEN-Zuschüsse für die Schienenverbindung Wien - Bratislava darf ich auch darauf hinweisen, dass es am 9. Juni 2006 am Rande des EU-Verkehrsmisterrates gelungen ist, im Zusammenhang mit der vorrangigen TEN-Hauptachse Nr. 17 (Paris-Strassburg-Stuttgart-Wien-Bratislava) eine gemeinsame Erklärung der beteiligten Mitgliedstaaten zustande zu bringen, die von französischer, deutscher, slowakischer und österreichischer Seite unterzeichnet wurde.

Mit der Unterzeichnung dieser gemeinsamen Erklärung konnten die Chancen auf TEN-Zuschüsse für die Österreich betreffenden Abschnitte des TEN-Vorhabens Nr. 17 im Zeitraum 2007 bis 2013 - insbesondere auch für den Abschnitt Wien – Bratislava - gesteigert werden.

Frage 9:

Wie hoch sind die im Rahmenplan 2006 – 2011 vorgesehenen jährlichen Investitionsraten für den Ausbau der Schienenverbindung Wien – Marchegger Ast – Bratislava, der Strecke zwischen Wien und Bratislava über den Flughafen Wien und der Verbindung Wien – Gänserndorf – Marchegg – Devinska N.V. – Bratislava?

Antwort:

Für den Ausbau Gänserndorf - Marchegg sind die Mittel im Rahmenplan enthalten. Die Fertigstellung ist bis 2008 vorgesehen. Ebenso sind die Mittel für die Götzendorfer Schleife im Rahmenplan enthalten.

Hinsichtlich eines Ausbaus des Marchegger Astes sind die Verhandlungen im Gange, die auch ein Vorziehen des Projektes ab 2008 - bei optimal verlaufendem Genehmigungsverfahren - zur Folge haben könnten.

Frage 10:

Eine eindeutige Antwort auf die Fragen 24 bis 26 der Anfrage 4057/J XXII. GP.-NR bleiben Sie auch diesmal schuldig: Daher noch einmal in gekürzter Form: Was gedenken Sie gegen die einen nachfragegerechten Schienenverkehr zwischen Wien und Bratislava verhandelnden Kapazitätsengpässe auf der Donauquerung im Bereich der Ostbahnbrücke im Konkreten zu unternehmen?

Antwort:

Neben den in der Beantwortung der Anfrage 4057/J vom 15. März 2006 angeführten Maßnahmen zur Umleitung von Verkehren zur Entlastung der Donauquerung im Bereich Ostbahnbrücke laufen nach nunmehriger Mitteilung der ÖBB-Infrastruktur Bau AG auch Untersuchungen hinsichtlich Optimierung eines größtenteils dreigleisigen Abschnittes zwischen Simmering und Praterkai.

Frage 11:

Welche Fahrzeit lässt sich auf der Strecke zwischen Wien und Bratislava Hauptbahnhof über den Flughafen Wien realisieren?

Antwort:

Die Fahrzeit von Wien Südbahnhof über Parndorf nach Petrzalka beträgt derzeit in der Regel 58 Minuten. Vereinzelt sind auch kürzere Fahrzeiten möglich. Hinsichtlich der Fahrzeiten von Wien nach Bratislava Hauptbahnhof über die künftige Schnellverbindung – Götzendorfer Schleife – sind derzeit seriöse Angaben nicht möglich, da diese wesentlich von den Maßnahmen auf slowakischer Seite – neue Donauquerung im Bereich Filalka zur Verbindung von Petrzalka und Bratislava Hauptbahnhof – abhängen. Die Planungen für dieses umfangreiche

Vorhaben sind weit fortgeschritten, man hofft auf slowakischer Seite bei der Finanzierung auf maßgebliche Beiträge aus dem Kohäsionsfonds der Europäischen Union.

Fragen 12 bis 18:

Worin liegt der von Ihnen in Ihrer Anfragebeantwortung 4001/AB XXII. GP.-NR angeführte „größte Nutzen“ des auch als Schnellverbindung zwischen den Hauptstädten Wien und Bratislava über den Flughafen Wien gedachten Schienenprojektes, wenn mit dem Ausbau der Strecke über den Marchegger Ast eine, wie Sie schreiben „Reduzierungen der Fahrzeit von derzeit 57 Minuten auf etwa 40 Minuten angestrebt“ wird?

Entsprechend Ihren Ausführungen soll es zu einer Priorisierung des Ausbaues der Verbindung Flughafen Wien – Fischamend – Götzendorf – Bruck a.d. Leitha – Kittsee und weiter bis zum Flughafen Stefanik östlich von Bratislava kommen. Mit welchen prognostizierten Zahlen an Transitpassagieren zwischen beiden Flughäfen lässt sich diese Priorisierung rechtfertigen?

Liegen Ihnen Studien vor, die Ihre Feststellung, derzufolge der bevorzugte Ausbau der Schienenverbindung zwischen Wien und Bratislava über den Flughafen Wien „kurzfristige den größten Nutzen sowohl für die Städteverbindung, als auch die Flugpassagiere und die Wirtschaft“ generiere, untermauern?

Im Falle der Bejahung von Frage 14: Zu welchen Ergebnissen kommt/kommen die Studie/n im Detail?

Bei Verneinung der Frage 14: Womit begründen Sie ansonsten die Priorisierung des Schienenausbaues Wien – Bratislava über den Flughafen Wien?

Ihren Ausführungen im Motiventeil der Anfragebeantwortung 4001/AB XXII. GP.-NR zufolge ist der Ausbau der Strecke über den Marchegger Ast zwischen 2008 und 2011 vorgesehen. Können Sie ausschließen, dass es infolge der Vorziehung des Ausbaues der Verbindung Wien – Bratislava südlich der Donau zu einer Verzögerung der Ausbaumaßnahmen auf der Eisenbahnstrecke Wien – Marchegger Ast – Bratislava kommt?

Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Durch die beabsichtigte Kooperation des Flughafens Wien mit dem Flughafen Bratislava kommt der Errichtung der Götzendorfer Schleife eine besondere Stellung zu und wird hier eine wesentliche Maßnahme zur schienenmäßigen Verkehrserschließung der Flughäfen gesetzt. Darüberhinaus ist eine starke Netzwirkung sowohl auf die Süd- aber auch auf die Ostbahn erreichbar, die die Möglichkeit zur Führung von Entlastungsverkehren sowie bessere Voraussetzungen zur schienenmäßigen Verkehrserschließungen der Süd- und Ost-Region bietet. Die Errichtung der Götzendorfer Schleife wird daher neben den ÖBB und der Wirtschaft auch von den Bundesländern Wien und Niederösterreich massiv gefordert und von den Ländern Wien und Niederösterreich auch finanziell unterstützt.

Frage 19:

Mit dem zweigleisigen und elektrifizierten Ausbau der Marchegger Ostbahn auf eine Geschwindigkeit von 160 km/h ließe sich eine Fahrzeit von etwa 35 Minuten zwischen beiden Städten und dem zentrumsnahen Hauptbahnhof in Bratislava erreichen. Die Steigerung der grenzüberschreitenden Bahnreisenden betrug in den Vergleichsjahren 2004 auf 2005 beim Grenzübergang Kittsee vier Prozent und beim Grenzübergang Marchegg 37 Prozent. Hier wird ersichtlich, dass der Grenzübergang Marchegg ein deutlich höheres Wachstumspotenzial aufweist. Mit welchen Maßnahmen im Bereich der Bahninfrastruktur gedenken Sie dieser Entwicklung beim Grenzübergang Marchegg Rechnung zu tragen und zu welchem Zeitpunkt?

Antwort:

Ich darf auf meine Beantwortung zu den Fragepunkten 1 bis 7 verweisen.

Frage 20:

Wegen der steigenden Inanspruchnahme der Marchegger Ostbahn im Nahverkehr haben alle Gemeinden von Raasdorf bis Marchegg bereits um die Planung und Errichtung von Park&Ride-Anlagen angesucht. Wann können diese Gemeinden mit der Errichtung der P&R-Anlagen rechnen?

Antwort:

Nach Mitteilung des Landes Niederösterreich haben sechs Gemeinden entlang der Strecke Stadlau – Marchegg Anträge auf Errichtung von Park&Ride Anlagen gestellt. Die Prioritätenreihung sowie die Umsetzung dieser Maßnahmen werden durch das Land Niederösterreich, der ÖBB-Infrastruktur Bau AG und der ÖBB-Personenverkehrs AG in einem hierfür eingerichteten Lenkungsausschuss behandelt.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'M' followed by several vertical strokes and a long horizontal tail.