

XXII. GP.-NR

2379 /J

- 7. Dez. 2004

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Schwerpunktsetzung und Engpassbeseitigung bei der Schieneninfrastruktur in der Ostregion und insbesondere im Wiener Becken/Marchfeld

Das Wiener Becken ist die am stärksten wachsende Region Österreichs.

Die Südbahn wurde bzw. wird achtspurig ausgebaut.

Wien und Niederösterreich fordern ein noch dichteres Angebot auf der Schiene. Die Kapazität der Schiene ist hier jedoch teilweise bereits erschöpft, es bestehen Engpässe, die schlagend werden. Alternativen wie ein kundengerechter Ausbau der Pottendorferlinie sind seit einem Jahrzehnt verzögert. Es liegen in der Öffentlichkeit keine ernsthaften verkehrlichen Vorgaben für im Infrastruktur-Rahmenplan zu setzenden Prioritäten in der verkehrlich stärkstbelasteten Region Österreichs vor.

Der Raum Wien-Bratislava und Umgebung bildet eine Wirtschaftsregion mit 3,5 Mio. Menschen.

Bis 2007 soll die Autobahnspange Kittsee das österreichische und das slowakische Autobahnnetz verbinden.

Wien und Niederösterreich fordern einen um 50% höheren Anteil der Bahn am stark wachsenden Verkehr. Die schnellste Verbindung zwischen den Zentren der künftigen grenzüberschreitenden Region führt über Marchegg, ihre Kapazität ist erschöpft, ein Ausbau wäre aber binnen weniger Jahre, zB bis 2007 möglich. Welche Prioritäten setzt der Infrastruktur-Rahmenplan in Österreichs dynamischster Region?

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

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?

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?

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?

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. Hannersdorf 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?

5. Die Strecke **Wien Südbahnhof/Ostseite – Marchegg (– Bratislava)** besteht größtenteils (Wien Hausfeldstraße - Marchegg) als eingleisige nicht elektrifizierte Hauptbahn, nur zwischen Wien Südbahnhof/Ostseite und Wien Stadlau als zweigleisige elektrifizierte Hauptbahn und zwischen Wien 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?

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 Streckenelektrifizierung 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?

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?

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?

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.

10. 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?

11. 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 **S45 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**?

12. 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.

13. 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?

14. 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?

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?

16. 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?

J. Rest-Juleseer

Zill

Prose

Hofmayr