

**XXII. GP.-NR****3739 /J****ANFRAGE****21. Dez. 2005****der Abgeordneten Mag. Ruth Becher**

und GenossInnen

**an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie**

betreffend widersprüchliche Aussagen zum Ausbau der Schnellbahnlinie S80

In Ihrer Anfragebeantwortung XXII. GP.-NR 2902/AB vom 21. Juni dieses Jahres sprechen Sie sich gegen den zweigleisigen und elektrifizierten Streckenausbau der Schnellbahnlinie S80 zwischen Wien Stadlau und dem Bahnhof Marchegg aus. Als Begründung für Ihre Entscheidung führen Sie die Verlängerung der U2 nach Stadlau und der Anbindung der Bereiche Hausfeldstraße und Altes Flugfeld ins Treffen. Damit werde laut Ihren Ausführungen eine *„leistungsfähige Verbindung zwischen dem Bezirk Donaustadt und dem Stadtzentrum geschaffen“*, was zur Folge habe, dass *„dadurch entsprechendes Potential von der S80 abgesaugt“* werde. Aus diesem Grund würden die *„Maßnahmen im Bereich Schnellbahnlinie S80 (...) erheblich redimensioniert“*. „Redimensioniert“ soll in diesem Zusammenhang mit anderen Worten heißen, dass es keinen zweigleisigen Ausbau der S80 geben wird. Einzig bis zum Bahnhof Marchegg soll die Schnellbahnlinie elektrifiziert werden.

Ihre Auffassung dürfte sich aber noch nicht zu Ihrem Verkehrsstaatssekretär Kukacka durchgesprochen haben. Erklärte er doch im Vorfeld des „Reformdialogs für Wachstum und Beschäftigung“ am 30. April 2005, den *„Ausbau und die Elektrifizierung“* (OTS028, 30.4.2005) der Schienenverbindung Wien – Bratislava über den Marchegger Ast vorziehen zu wollen. Als Grund führte Kukacka *„erhöhte Zusatzaufträge für die Wirtschaft, neue Arbeitsplätze für Pendler sowie einer Erhöhung der Beschäftigung in der heimischen Industrie“* (Presse, 02.05.2005) an. Hinzu kommt, dass in einem „Letter of Intent“ zwischen Verkehrsstaatssekretär Kukacka und seinem slowakischen Amtskollegen Kotula für die Bahn eine Fahrzeit von 40 Minuten zwischen den beiden Hauptstädten als Ziel vereinbart wurde. Nur die nördliche Verbindung über den Marchegger Ast erfüllt die angestrebte Zielfahrzeit. Um dies in Hinkunft gewährleisten zu können, bedarf es aber der Elektrifizierung und zumindest eines selektiven zweigleisigen Ausbaus dieser Strecke.

Zwei Monate später schreiben Sie - wie erwähnt - in der oben zitierten Anfragebeantwortung hingegen, die Strecke nur elektrifizieren zu wollen. Angesichts dieser widersprüchlichen Aussagen sei der Schluss erlaubt, dass in Ihrem Ressort offenkundig die eine Hand nicht weiß, was die andere tut – oder besser: sagt.

Aktuelle Bestätigung erfährt diese Einschätzung nun durch die Vorstandsdirektorin des ÖBB-Personenverkehrs Wilhelmine Goldmann. Am 9. November 2005 erklärte diese 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.“* Gemeint kann hier wohl nur die Strecke Wien – Bratislava über den Marchegger Ast sein. Muss doch den ÖBB aus betriebswirtschaftlichen Erwägungen daran gelegen sein, in den Ausbau der kürzesten und schnellsten Verbindung zwischen den beiden Stadtzentren, die nun einmal jene über den Marchegger Ast ist, zu investieren.

Da nicht nur die dargestellten widersprüchlichen Aussagen zwischen Ihnen und Ihrem Staatssekretär der Aufklärung bedürfen, sondern auch Ihre Anfragebeantwortung zum Ausbau der Schienenverbindung Wien – Bratislava über den Marchegger Ast mehr Fragen aufgeworfen denn beantwortet hat, richten die unterzeichneten Abgeordneten an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nachstehende

#### **Anfrage:**

1. 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?

2. 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?
3. Wenn nein, wie anders lässt sich die unter 1. angeführte Fahrzeitverkürzung erreichen?
4. 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?
5. Wenn ja, warum sprechen Sie sich angesichts dessen dagegen aus?
6. Wenn nein, warum nicht?
7. Liegen Ihnen Studien hierzu vor, die Ihre ablehnende Haltung eines zweigleisigen und elektrifizierten Schienenausbaus der Strecke Wien – Bratislava über den Marchegger Ast untermauern?
8. Wenn ja, von wem wurde diese erstellt und zu welchem Ergebnis kommt die Studie im Detail?
9. 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 Gewerbebetrieben 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?

10. In einem zwischen Ihrem Verkehrsstaatssekretär Kukacka und seinem slowakischen Ressortkollegen Jan Kotula unterzeichneten „Letter of Intent“ wurde eine Bahnfahrzeit 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?
11. In Ihrer Anfragebeantwortung XXII. GP.-NR 2902/AB rechtfertigen Sie Ihrer 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?
12. Wenn dem so ist, warum wird die Elektrifizierung und der zweigleisige Ausbau dieser Strecke nicht früher als geplant in Angriff genommen?
13. Mit welchen Kosten wäre eine Vorziehung des zweigleisigen und elektrifizierten Ausbaus der Schienenverbindung Wien – Marchegger Ast – Bratislava verbunden?
14. Wurden von Ihrem Ressort Berechnungen hinsichtlich der Verkehrszunahme zwischen Wien und Bratislava angestellt?

15. Wenn ja, zu welchem Ergebnis kommen Sie und welche Schlussfolgerungen leiten Sie davon ab?
16. 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?
17. Wenn ja, wann sollen diese in Angriff genommen werden, wie werden sich selbige gestalten und mit welchen Kosten werden diese verbunden sein?
18. Wenn nein, warum nicht?

DittBeder  
Kager ← fr / Babel  
R