

4341/J

07. Juni 2006

ANFRAGE**der Abgeordneten Mag. Ruth Becher**

und GenossInnen

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend zweigleisigen und elektrifizierten Ausbau der Schienenverbindung Wien –

Bratislava über den Marchegger Ast

Zwar zeigt sich der Verkehrsminister trotz allem Insistierens und Drängens in Sachen eines durchgehenden zweigleisigen und elektrifizierten Ausbaus der Schienenverbindung zwischen Wien nach Bratislava über den Marchegger Ast nach wie vor uneinsichtig, ein kleines Zugeständnis konnte selbigen aber dann doch abgerungen werden. Schenkt man der jüngsten Anfragebeantwortung 4001/AB XXII. GP.-NR des Verkehrsministers Glauben, so wird nun völlig entgegen den vorhergehenden Bekundungen beabsichtigt, den Streckenabschnitt zwischen Stadlau und Raasdorf (und von Siebenbrunn-Leopoldsdorf bis Marchegg) nicht nur zu elektrifizieren, sondern auch zweigleisig auszubauen. Eine interessante Wendung: War vor vier Monaten in der „Kronen Zeitung“ (6.2.2006) noch zu lesen, dass ein zweites Gleis zwischen Stadlau und der vor der Station Raasdorf gelegenen Haltestelle Hausfeldstraße aufgrund des verbauten Umfeldes gänzlich unmöglich sei, so schreibt nun plötzlich der Verkehrsminister in seiner Anfragebeantwortung, dass geplant sei, dieses Nadelöhr „*durchgehend zweigleisig*“ ausbauen zu wollen. Allem Anschein nach dürfte der von der Anfragestellerin in der Anfrage 4057/J XXII.GP.-NR ins Treffen geführte Einwand, wonach der Streckenabschnitt Stadlau – Hausfeldstraße als „Verkehrsband“ gewidmet sei und sich somit entgegen der Behauptung des Verkehrsminister für einen zweigleisigen Ausbau eignen würde, zu einem Umdenken geführt haben.

So erfreulich diese Ankündigung auch sein mag, so wenig wurde bis dato im Verkehrsressort die Notwendigkeit eines raschen vollständigen zweigleisigen und elektrifizierten Ausbaus der Schienenverbindung zwischen Wien und Bratislava über den Marchegger Ast wie auch der Behebung der Kapazitätsengpässe im Bereich der Donauquerung (Ostbahnbrücke) erkannt. Die Begründungen dafür, warum die Strecke Wien – Marchegger Ast – Bratislava trotz ihrer Einigung als schnelle Städteverbindung zwischen den beiden Hauptstädten auch in Zukunft ein stiefmütterliches Dasein fristen muss, sind dabei weder neu noch stichhaltig.

Ein immer wieder kehrendes Argument, das von Seiten des Verkehrsressorts für die Hintanstellung der nördlichen Schienenverbindung zwischen den beiden Ballungszentren angeführt wird, ist die Vordringlichkeit der Ausbaumaßnahmen zwischen Wien und Bratislava über den Flughafen Wien. Hierzu ist abermals darauf hinzuweisen, dass die erwähnten beiden Eisenbahnstrecken zwei unterschiedliche Funktionen erfüllen und als gemeinsamer Korridor anzusehen sind. Während der Bau der Spange Götzensdorf der Integration des Flughafens in den Schienenkorridor Wien – Bratislava dient, kommt einzig und allein die Verbindung über den Marchegger Ast als schnellste und kürzeste Verbindung zwischen den beiden Hauptstädten in Frage. Es ist daher unseriös, beide Strecken gegeneinander „auszuspielen“. Darüber hinaus muss in diesem Zusammenhang auch darauf hingewiesen werden, dass die in der Anfragebeantwortung so bezeichnete Absicht, eine „Schnellverbindung zwischen Wien und Bratislava über den Flughafen“ schaffen zu wollen, im Sinne der zwischen Verkehrsstaatssekretär Kukacka und seinem slowakischen Ressortkollegin in einem „Letter of Intent“ vereinbarten Fahrzeit zwischen Wien und Bratislava im Ausmaß von 40 Minuten nicht nachvollziehbar ist. Die Funktion einer Schnellverbindung und somit die Erreichung der angestrebten 40-minütigen Zielfahrzeit zwischen Wien und Bratislava lässt sich nur über den Marchegger Ast realisieren.

In die Tat umsetzen lässt sich das oben erwähnte Vorhaben allerdings nur dann, wenn es auch zu einem durchgehenden zweigleisigen Ausbau der Strecke Wien – Marchegger Ast – Bratislava kommt. Gerade das schließt der Verkehrsminister aber genauso aus wie den Ausbau der Donauquerung im Bereich der Ostbahnbrücke. Geradezu originell geraten dabei seine Ausflüchte, warum die Zulegung weiterer Gleise kein vordringliches Anliegen sei. So glaubt der Verkehrsminister allen Ernstes, dass ein viergleisiger Ausbau der Ostbahnbrücke gar nicht notwendig sei, die Kapazitätsengpässe der infolge auf der Donauquerung verkehrenden Schnellbahnlinie S80, stündlich fahrender Euregio-Züge Wien – Bratislava, Regionalzüge nach Marchegg, Schnellzüge Richtung Prag und einzelner Züge nach Mistelbach sowie durch den starken Güterverkehr könnten genauso gut auch durch die Umlegung einzelner Verkehre behoben werden. Letzteres ist jedoch einmal mehr eine Themaverfehlung. Fakt ist, dass zwei Gleise im Bereich der Donauquerung zu wenig sind. Daran wird auch die nicht näher ausgeführte Idee der „völligen Neuordnung des Güterverkehrs im Raum Wien“ nichts ändern. Das Nadelöhr Donauquerung ist Realität, ein

auch vom Verkehrsminister gewünschter nachfragegerechter Schienenverkehr Wien – Bratislava über Marchegg kann nur durch die Zulegung weiterer Gleise verwirklicht werden.

Da es auch nach der mittlerweile dritten Anfragebeantwortung zum Thema Schienenverbindung Wien – Bratislava über den Marchegger Ast im Allgemeinen und Schnellbahnlinie S80 im Besonderen nicht nur nicht gelungen ist, die gestellten Fragen im zufriedenstellenden Ausmaß zu beantworten, sondern auch aufgrund mangelhafter Ausführungen weitere Fragen aufgeworfen werden, richten die unterzeichneten Abgeordneten an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nachstehende

Anfrage:

1. 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?
2. 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 Anfragerstellerin 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?
3. Welche Gründe können Sie anführen, die es rechtfertigen, auf den zweigleisigen Ausbau zwischen Raasdorf und Siebenbrunn-Leopoldsdorf zu verzichten?

4. In Ihrer oben zitierten Anfragebeantwortung führen Sie weiters aus, dass es *„auf Grund eines effizienten Einsatzes der vorhandenen 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?
5. Wenn nein, womit begründen Sie die fehlende finanzielle Abdeckung des beabsichtigten selektiven zweigleisigen Ausbaus der Strecke zwischen Wien und Bratislava über den Marchegger Ast?
6. 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?
7. Wenn nein, womit begründen Sie die fehlende finanzielle Abdeckung des beabsichtigten Ausbaus der Strecke Wien - Gänserndorf - Marchegg – Devinska N. V. - Bratislava?
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 Verhandlungen über die Finanzielle Vorausschau 2007-13 noch nicht abgeschlossen sind und somit die Dotierung der Haushaltlinie für transeuropäische Netze (TEN-Haushaltlinie) 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 ihm Rahmenplan 2006 – 2011 für Schienenausbaumaßnahmen genehmigte Mittel?

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?
10. Ein 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 verhindernden Kapazitätsengpässe auf der Donauquerung im Bereich der Ostbahnbrücke im Konkreten zu unternehmen?
11. Welche Fahrzeit lässt sich auf der Strecke zwischen Wien und Bratislava Hauptbahnhof über den Flughafen Wien realisieren?
12. 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?

13. Entsprechend Ihren Ausführungen soll es zu einer Priorisierung des Ausbaus der Verbindung Flughafen Wien - Fischamend - Götzensdorf - Bruck an der 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?
14. 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?
15. Im Falle der Bejahung von Frage 14: Zu welchen Ergebnissen kommt/kommen die Studie/n im Detail?
16. Bei Verneinung der Frage 14: Womit begründen Sie ansonsten die Priorisierung des Schienenausbaus Wien – Bratislava über den Flughafen Wien?
17. 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 Ausbaus der Verbindung Wien - Bratislava südlich der Donau zu einer Verzögerung der Ausbaumaßnahmen auf der Eisenbahnstrecke Wien – Marchegger Ast – Bratislava kommt?
18. Wenn nein, warum nicht?
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?

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?

Dietl Beil

Dr. Kopp

Stamm

Gall

Kusch