

XXIII. GP.-NR

875 /A(E)

ENTSCHLIESSUNGSAНTRAG

10. Juli 2008

der Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

betreffend Intervallverdichtung und Ausbau der Schnellbahlinie S7

Im Zusammenhang mit dem zweigleisigen Ausbau der Schnellbahnstrecke S7 bis zum Flughafen Wien/Schwechat, der immerhin rund 360 Mio Euro verschlang, wurde die Einführung des Viertelstundentakts versprochen. Dieses Versprechen wurde nicht eingehalten. Stattdessen wurde der sog. „City Airport Train (CAT)“ errichtet, der sich je zu 50 % im Eigentum der Flughafen Wien AG und der ÖBB befindet und außerhalb des Tarifsystems des Verkehrsverbunds Ost-Region (VOR) verkehrt.

Sowohl der CAT, als auch die S7 fahren derzeit jeweils im 30-Minuten-Takt. Mit der S7 beträgt die Fahrzeit von Wien-Mitte bis zum Flughafen derzeit 25 Minuten, mit einem Eilzug der S7 22 Minuten. Die Fahrzeit des CAT beträgt 16 Minuten.

Der normale Preis für einen CAT-Fahrschein beträgt 9 €. Die S7 lässt sich hingegen zwischen Flughafen und Wiener Stadtzentrum mit zwei Zonenfahrscheinen im VOR benützen und ist damit wesentlich günstiger, zumal mit dem 2. Zonenfahrschein in Wien noch weiter gefahren werden kann. Der weitaus günstigere Tarif und die vergleichsweise immer noch günstigen Fahrzeiten scheinen der Grund dafür zu sein, dass die S7 trotz wesentlich schlechterer Auffindbarkeit am Flughafen und in Wien-Mitte weitaus höhere Fahrgastzahlen ausweist als der CAT. Auch stündliche Nachzüge der S7 waren sehr gut besetzt und sollten obligatorisch geführt werden.

An den Spieltagen der EURO 08 wurde der Takt des CAT auf 20 Minuten verdichtet und es ist eine weitere Verdichtung des Taktes auf 15 Minuten vorgesehen. Demgegenüber wird die Aufnahme des 15-Minuten-Taktes auf der S7 unter Verweis auf angebliche Undurchführbarkeit bzw. auf genau diese Taktverdichtung beim CAT im Bereich der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG blockiert. Es liegen jedoch - den ÖBB und auch dem BMVIT - Unterlagen vor, die die Machbarkeit eines Viertelstunden-Schnellbahn-Taktverkehrs auf der S7 zusätzlich zum CAT belegen. Folgerichtig soll Fachkreisen zufolge inzwischen auch die ÖBB PV AG gewillt sein, eine solche Taktverdichtung vorzunehmen. Die Bemühungen, den hinhaltenden Widerstand in der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG zu überwinden, sollten daher auch seitens des Verkehrsministers dringend fortgesetzt werden.

Erforderlich wäre weiters der (zumindest selektiv) zweigleisige Ausbau der S7 bis Wolfsthal und der vergleichsweise sehr einfach zu vollendende Lückenschluss zum Bahnhof Petrzalka in Bratislava. Es gibt dafür auch Bereitschaft durchaus schlagkräftiger privater Dritter, sich für ein solches Projekt im Rahmen einer PPP zu engagieren bzw. konkret finanziell zu beteiligen. Der Bedarf einer entsprechenden Verbindung steht wohl außer Streit, siedeln sich doch zunehmend BürgerInnen aus der slowakischen Hauptstadt und ihrer Umgebung in den Gemeinden diesseits der österreichischen Grenze an, auch generell nimmt die grenzüberschreitende Verflechtung und der entsprechende Berufs- und Freizeitverkehr zügig zu. Nicht umsonst wurde im Mai 2008 von einem slowakischen Busunternehmen bereits ein Linienverkehr zwischen Bratislava und Bhf. Wolfsthal eingerichtet, der mit einem Halbstundentakt doppelt so oft wie die S7 verkehrt. Aus Klimaschutzperspektive und im Hinblick auf die Kapazität wäre jedoch ein elektrisch betriebenes, schienengebundenes Verkehrsmittel klar vorzuziehen. Die bestehenden Bahnstrecken über Marchegg und über Kittsee sind von der Lage her nicht geeignet, zur Deckung dieser regionalen Verkehrsbedürfnisse beizutragen.

In Zeiten enorm steigender Treibstoffpreise wäre ein attraktives Schienenverkehrsangebot in diesem Raum eine wesentliche Entlastung für PendlerInnen und Pendler der Ostregion des Bundeslandes Niederösterreich und natürlich für den „kleinen Grenzverkehr“ von und nach Bratislava.

Die untenfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG:

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung und insbesondere der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird aufgefordert, rasche Verbesserungen bei der Schnellbahlinie S7 für die PendlerInnen und Pendler sicherzustellen und sich in diesem Sinn für folgende Maßnahmen - ggf. unter finanzieller Beteiligung des Landes NÖ oder Dritter - einzusetzen:

- Möglichst rasche Einführung des Viertelstundentaktes auf der S7 bis zum Flughafen, wie anlässlich des aus öffentlichen Mitteln erfolgten Ausbaus dieser Strecke zugesagt, und Weiterführung bis Wolfsthal im Halbstundentakt,
- Ganzjährig stündliche Nachzüge der S7 zum Flughafen bzw. zumindest bis Schwechat,
- (Zumindest selektiv) zweigleisiger Ausbau der S 7 bis Wolfsthal und Lückenschluss zum Bahnhof Petrzalka.

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Verkehrsausschuss vorgeschlagen.

B. Bresslert
Zil *V. Jendrůšek* *Moser*
O. Bohm