



REPUBLIK ÖSTERREICH
WERNER FAYMANN
BUNDESMINISTER
Bundesministerium
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXIII. GP.-NR

1252/AB

05. Sep. 2007

zu 1142 J

GZ. BMVIT-10.000/0030-I/PR3/2007 DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrates
Mag. Barbara Prammer

Parlament
1017 Wien

Wien, 31. August 2007

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1142/J-NR/2007 betreffend Ausbau der Bahnlinie S 80 Marchegger Ast, die die Abgeordneten Schultes, Kolleginnen und Kollegen am 4. Juli 2007 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 bis 5:

Wann ist mit dem Baubeginn und der Fertigstellung des zweigleisigen Ausbaus und der Elektrifizierung der Bahnlinie S 80 (Stadlau - Marchegg) zu rechnen?

Womit begründen Sie das Aufschieben der Bauarbeiten?

Haben Sie das notwendige Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren eingeleitet?

Wann ist mit dem Abschluss des UVP Verfahrens zu rechnen?

Unter welchen Voraussetzungen wäre ein Vorziehen des Ausbaus der S80 möglich?

Antwort:

Am 26. März 2007 haben Vizekanzler Mag. Molterer und ich den Rahmenplan 2007 – 2012 über die Planung und den Bau von Eisenbahninfrastrukturausbaumaßnahmen am 26. März 2007 der Öffentlichkeit vorgestellt.

Dieser Präsentation ging eine intensive Auseinandersetzung mit sämtlichen derzeit in Planung oder in Bau befindlichen Eisenbahninfrastrukturprojekten voraus. Das Ergebnis dieser Gespräche ist ein Investitionsprogramm für die Schieneninfrastruktur in Höhe von rd. 6,4 Mrd. Euro für die Jahre 2007-2012. Obwohl damit Investitionen in die

Eisenbahninfrastruktur getätigt werden, die es in dieser Höhe noch niemals gab, war eine Prioritätenreihung erforderlich. Dabei war das Augenmerk darauf zu richten, dass bereits in Bau befindliche Vorhaben ohne Verzögerungen und damit verbundene Verteuerungen zügig fertig gestellt werden. Ein besonderes Anliegen war dabei auch, dass Vereinbarungen mit anderen Gebietskörperschaften über die Realisierung einzelner Vorhaben eingehalten werden.

Mit der Kenntnisnahme des Rahmenplanes durch den Ministerrat am 28. März 2007 hat sich die gesamte Bundesregierung dazu bekannt, die im Rahmenplan vorgesehenen Eisenbahninfrastrukturprojekte fristgerecht umzusetzen und die dafür erforderlichen jährlichen Mittelvorsorgen sicherzustellen.

Gleichzeitig bedeutet dies allerdings auch, dass die im Rahmenplan 2007 – 2012 vorgesehenen jährlichen Investitionsmittel projektsbezogen einzusetzen sind und nicht überschritten werden dürfen, woran ich mich selbstverständlich gebunden fühle.

Zum Ausbau des Marchegger Astes der Ostbahn (elektrifizierte 2-gleisige Strecke mit Bahnhofsumbauten, Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen, Park&Ride-Anlagen etc.) ist vorgesehen, mit den Planungen ab Winter 2007/08 (wie mir die ÖBB-Infrastruktur Bau AG mitteilte, wird im Herbst 2007 nach einer entsprechenden Ausschreibung der Planer für das UVP Verfahren beauftragt werden) zu beginnen. In Anbetracht der zwischenzeitlich eingetretenen rechtlichen Änderungen hinsichtlich der zwingenden Durchführung eines UVP-Verfahrens, welches sich aus Erfahrung über einen längeren Zeitraum erstrecken wird, konnten im Rahmenplan 2007 - 2012 daher vorläufig keine Mittelvorsorgen für die Baumaßnahmen getroffen werden. Nach Vorliegen der entsprechenden Planungen und Abwicklung der notwendigen Verfahren (UVP, eisenbahnrechtliche Genehmigung) werden jedoch im Zuge der rollierenden Fortschreibung des Rahmenplanes rechtzeitig (wenn auf Grund des Planungsfortschrittes ein realistischer Baubeginn absehbar ist) die finanziellen Vorsorgen für den Bau dieses Vorhaben getroffen werden.

Frage 6:

Welche Forderungen bestehen seitens der Slowakei zum Ausbau dieser wichtigen Pendlerverbindung?

Antwort:

In dem am 11. Juli 2007 in Bratislava von mir und meinem slowakischen Amtskollegen unterzeichneten Letter of Intent wurde vereinbart, dass die Verkehrsverbindung Wien – Marchegg – Bratislava Hauptbahnhof unter Berücksichtigung der notwendigen Planungen und Bewilligungen sobald wie möglich modernisiert wird. Dazu soll in nächster Zeit eine Vereinbarung zwischen dem slowakischen und dem österreichischen Ministerium vorbereitet werden, in der die Koordination der Planung (UVP, eisenbahnrechtliche Genehmigung) im Detail festgelegt werden soll.

Fragen 7 und 8:

Welche Auswirkungen werden die, nach ihren Planungen, parallel laufenden Bauarbeiten auf die Verkehrssituation haben?

Welche Maßnahmen sind vorgesehen, um die Verkehrssituation für die Pendlerinnen und Pendler, insbesondere während der Bautätigkeiten, erträglich zu machen?

Antwort:

Gegenseitige Beeinflussungen beim Schienen- bzw. Straßenausbau sind nicht zu erwarten. Für sich alleine betrachtet ist naturgemäß jeder bestandsnahe Ausbau mit gewissen betrieblichen Einschränkungen verbunden, weshalb entsprechende verkehrliche Vorsorgen in der Bauablaufplanung zu treffen sein werden, um die Beeinträchtigungen der Pendler sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße so gering wie möglich zu halten. Die ÖBB-Infrastruktur Bau AG verfügt dabei über professionelle Erfahrungen, da z.B. zahlreiche Vorhaben entlang der Westbahn in den letzten Jahren während des laufenden Betriebes unter möglichstster Nichtbeeinflussung des Verkehrsflusses realisiert wurden.

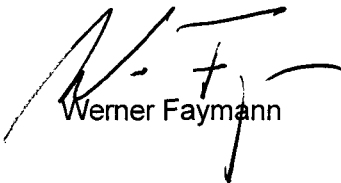
Frage 9:

Warum werden die dringend notwendigen Park&Ride Anlagen bei den Marchfelder Bahnhöfen noch immer nicht errichtet?

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 der Maßnahmen werden durch das Land Niederösterreich, der ÖBB-Infrastruktur Bau AG und der ÖBB-Personenverkehr AG in einem hierfür eingerichteten Lenkungsausschuss behandelt. Die Errichtung der Park&Ride-Anlagen ist erst nach Vorliegen der Planungen für den zweigleisigen Ausbau möglich, da deren Situierung von der Lage des zweiten Streckengleises ganz wesentlich beeinflusst wird.

Mit freundlichen Grüßen



Werner Faymann