



REPUBLIK ÖSTERREICH
HUBERT GORBACH
VIZEKANZLER
Bundesminister
für Verkehr, Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-10.000/0039-I/PR3/2006 DVR:0000175

XXIII. GP.-NR
82/AB

An die
Präsidentin des Nationalrates
Mag. Barbara Prammer

12. Jan. 2007

Parlament
1017 Wien

zu 114/J

Wien, 11. Jänner 2007

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 114/J-NR/2006 betreffend Ausbau der Schienenverbindung Wien-Bratislava, die die Abgeordneten Mag. Becher und GenossInnen am 29. November 2006 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

In der Anfragebeantwortung 4001/AB XXII. GP.- NR vom 15. Mai 2006 schreiben Sie, die Streckenabschnitte „Stadlau bis Raasdorf und von Siebenbrunn-Leopoldsdorf bis Marchegg“ selektiv zweigleisig ausbauen zu wollen, etwa drei Monate später, am 7. August, halten Sie in der Anfragebeantwortung 4324 XXII. GP.- NR fest, einen „zweigleisigen Ausbau zwischen Siebenbrunn- Leopoldsdorf-Schönfeld-Lasse“ anzustreben. Was hat Sie dazu veranlasst, den von Ihnen angekündigten zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnitts Stadlau-Raasdorf nunmehr wieder hintanzustellen?

Antwort:

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Strecke zwischen Wien und Marchegg habe ich in den früheren Anfragen jeweils auf die Elektrifizierung der Strecke sowie auf den selektiv zweigleisigen Ausbau Bezug genommen. So auch in der letzten Anfrage, wobei in der Beantwortung vom 7. August 2006 in Abstimmung mit der ÖBB-Holding AG dabei als erster Schritt der Ausbau zwischen Siebenbrunn-Leopoldsdorf und Schönfeld-Lasse angeführt wurde und daraus kein Widerspruch zu früheren Aussagen abzuleiten ist. Es darf darauf hingewiesen werden, dass es sich dabei um eine vollkompatible Maßnahme zum Vollausbau handelt.

Fragen 2 bis 7:

Am 17. August 2006 berichtete die APA (APA562), dass es für die Jahre 2006-2011 „bereits einen überarbeiteten Rahmenplan“ gebe, bislang fehle jedoch noch die Genehmigung vom

Finanz – und Verkehrsministerium. Wurde der überarbeitete Rahmenplan 2006-2011 inzwischen vom BMF und BMVIT gemäß § 47 Bundesbahnstrukturgesetz genehmigt?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, sind im überarbeiteten Rahmenplan der zweigleisige und elektrifizierte 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 mit entsprechender finanzieller Bedeckung enthalten?

Falls Sie die Frage 4 verneinen: Welche der genannten Eisenbahnstrecken wurden aus welchen Gründen in den überarbeiteten Rahmenplan 2006-2011 nicht aufgenommen?

Im Falle der Bejahung von Frage 4: Welcher Realisierungszeitplan ist für den Ausbau nördlich und südlich der Donau vorgesehen, und wie hoch sind die im Rahmenplan vorgesehen 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?

In der Beantwortung der Anfrage 4341/J beteuern Sie, sich „ beim Bundesminister für Finanzen rechtzeitig dafür ein(zu)setze(n), dass die erforderlichen Mittel“ für den von Ihnen ins Auge gefassten zweigleisige Ausbau der unter 1. angeführten Streckenabschnitte im „Rahmenplan gesichert“ seien. Damit bestätigen Sie – indirekt - das, was schon zuvor Ihr Staatssekretär in einer Pressekonferenz erklärt hat, nämlich, dass es für den Kapazitätsausbau über den Marchegger-Ast „keine Bedeckung im ÖBB-Rahmenplan“ gebe. „Das Projekt selbst“, heißt es im Pressepapier von Staatssekretär Kukacka vom 13. Juni 2006, „muss in den nächsten Rahmenplan (2007-2013 (sic!)) aufgenommen werden. Dazu gibt es derzeit Verhandlungen mit dem Finanzminister über die gesamte Finanzierung“.

Wie lässt sich diese Aussage mit jener des ÖBB-Konzernsprechers in der APA vom 17. August desselben Jahres in Einklang bringen, demzufolge es für die Jahre 2006-2011 „einen von den ÖBB überarbeiteten“, aber vom Finanzministerium und Verkehrsministerium noch nicht genehmigten Rahmenplan gebe?

Antwort:

Hinsichtlich des Ausbaues zwischen Wien und Marchegg habe ich weiters betont, dass im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen rechtzeitig finanzielle Vorsorgen zu treffen sein werden. Derzeit erfolgt im Rahmen der Erstellung des Rahmenplans 2007 - 2012 eine Evaluierung sämtlicher Schienenprojekte durch die ÖBB-Infrastruktur Bau AG, um auch einen bedarfsgerechten Ausbau der Schieneninfrastruktur zwischen Wien und Bratislava entsprechend zu berücksichtigen. Als erster Schritt ist der Ausbau bzw. die Elektrifizierung zwischen Gänserndorf und der Staatsgrenze bei Marchegg schon im ersten Rahmenplan 2005 - 2010 enthalten und soll demgemäß bis 2008 abgeschlossen werden.

Frage 8:

Wie hoch ist die Bezuschussung aus den TEN-Mitteln für den grenzüberschreitenden Abschnitt Wien- Bratislava des vorrangigen TEN-Projekts Nr. 17 „Paris-Strasbourg- Stuttgart-Wien- Bratislava“?

Antwort:

Was eine TEN-Bezuschussung des Abschnittes Wien-Bratislava betrifft, so hat Österreich bereits durch Zuschussentscheidungen der Europäischen Kommission aus den Jahren 1997 und 1998 für den Ausbau des Abschnittes Parndorf - Kittsee – österreichisch-slowakische Grenze einen TEN-Zuschuss in Höhe von ca. 5 Mio. Euro erhalten.

Was zukünftige Zuschüsse im Zeitraum 2007-2013 für die Schienenverbindung –Bratislava betrifft, so konnten bislang generell noch keine Anträge auf EU-Zuschüsse von Verkehrsvorhaben aus der TEN-Haushaltlinie gestellt werden. Die jeweiligen Anträge für das TEN-Förderprogramm der EU können erst nach Verabschiedung und Veröffentlichung der neuen TEN-Finanzierungsverordnung (Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze in den Bereichen Verkehr) eingereicht werden, wenn die Europäische Kommission einen entsprechenden Aufruf veröffentlicht und die entsprechenden Antragsformulare zur Verfügung stellt. Auf Grundlage dieser Anträge werden die zu fördernden Vorhaben dann von der Europäischen Kommission ausgewählt werden.

Für das Vorhaben Wien - Bratislava bestehen als Teil des vorrangigen TEN-Vorhabens Nr. 17 Chancen, im Zeitraum 2007-2013 EU-Zuschüsse aus der TEN-Haushaltlinie zu erhalten. Hierbei ist zu beachten, dass der höchstmögliche TEN-Zuschuss für vorrangige Vorhaben 20% der zuschussfähigen Kosten (bzw. ausnahmsweise 30% bei grenzüberschreitenden Abschnitten von vorrangigen TEN-Vorhaben) nicht überschreiten darf.

Fragen 9 und 10 und 12 bis 17:

Verkehrsstaatssekretär Kukacka plädiert nach dem Stopp der Privatisierung des Flughafens Bratislava nun nicht mehr für die Priorisierung des Schienenausbaus zwischen Wien und Bratislava über die Götzendorfer Schleife, sondern für die Vorziehung der „schnellsten Verbindung der Stadtzentren“ über den Marchegger Ast (OTS153, 17.8.2006). Sie sind anderer Meinung und bekräftigen via Presseaussendung (APA457, 17.8.2006) Ihre Absicht, die Strecke zwischen den beiden Flughäfen ausbauen zu wollen. Wurde inzwischen eine ressortinterne einheitliche Position in Bezug auf die Schienenausbauvorhaben zwischen Wien und Bratislava gefunden?

Wenn ja, wie lautet Ihr Standpunkt?

Die Fragen 13 bis 18 der Anfrage 4341/J blieben unbeantwortet. Die Antragstellerin erlaubt sich im Folgenden, selbige ein weiteres Mal an den Verkehrsminister zu adressieren: Entsprechend Ihren Ausführungen soll es zu einer Priorisierung des Ausbaus der Verbindung Flughafen Wien – Fischamend – Götzendorfer – 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?

Liegen Ihnen Studien vor, die Ihre Feststellung, derzufolge der bevorzugte Ausbau der Schienenverbindung zwischen Wien und Bratislava über den Flughafen Wien „kurzfristig den größten Nutzen sowohl für die Städteverbindung, als auch die Flugpassagiere und die Wirtschaft“ generiere, untermauern?

Im Falle der Bejahung von Frage 13: Zu welchen Ergebnisse kommt/kommen die Studie/n im Detail?

Bei Verneinungen der Frage 13: Womit begründen Sie ansonsten die Priorisierung des Schienenausbaus Wien – Bratislava über den Flughafen Wien?

Ihren Ausführungen im Motiventeil der Anfragebeantwortung 4001/AB XXII.GP.-NR zufolge ist der Ausbau der Strecke über den Marchegger Ast zwischen 2008-2011 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?

Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Neben der durch die Götzendorfer Schleife optimierten schienenmäßigen Verbindung zwischen den beiden Flughäfen ist, wie auch schon in früheren Anfragebeantwortungen dargelegt, eine starke Netzwirkung sowohl hinsichtlich der Süd- als auch auf der Ostbahn erreichbar, die eine erheblich verbesserte Anbindung des Flughafens Wien an das österreichische Schienennetz mit sich bringt.

Durch den Ausbau des Marchegger Astes der Ostbahn soll zusätzlich eine attraktive Verbindung zwischen den Zentren von Wien und Bratislava geschaffen werden. Die beiden Projekte stehen daher nicht in Konkurrenz zueinander, sondern ergänzen sich hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkungen, wobei die jeweiligen Realisierungszeiträume unter Beachtung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen bestmöglich aufeinander abzustimmen sind.

Die vorerst unterbliebene Privatisierung des Flughafens Bratislava schließt eine enge Kooperation zwischen den Flughäfen Wien und Bratislava nicht aus; unter diesem Gesichtspunkt ist davon auszugehen, dass zwischen den beiden Flughäfen auch ein entsprechendes Fahrgastaufkommen auf der Schiene generiert wird.

Frage 11:

Laut Ihren Ausführungen in der Anfragebeantwortung 4324XXII.GP.-NR werde von der ÖBB-Infrastruktur Bau AG untersucht, ob durch einen „größtenteils dreigleisigen Abschnitt zwischen Simmering und Praterkai“ eine Entlastung der Donauquerung im Bereich Ostbahnbrücke möglich ist. Welches Ergebnis haben die Untersuchungen der ÖBB-Infrastruktur AG zutage gefördert?

Antwort:

Die Notwendigkeit eines Ausbaues der Donauquerung zwischen Simmering und Stadlau hängt insbesondere von der künftigen Funktion des neuen Bahnhofes Wien im Bereich des derzeitigen Südbahnhofes ab. Die diesbezüglichen Konzepte werden derzeit erarbeitet, wobei im Rahmen der Entwicklung des TEN-Knotens Wien im Personenfernverkehr eine Verknüpfung der West- Ost- Verkehre mit den Nord- Süd- Verkehren erfolgen soll.

Frage 18:

In der Frage 19 der Anfrage 4341/J XXII. GP.- NR beehrte die Antragstellerin Auskunft, mit welchen Maßnahmen im Bereich der Bahninfrastruktur das Verkehrsministerium gedenke, den zunehmenden Passagierzahlen beim Grenzübergang Marchegg Rechnung zu tragen. Dies deshalb, weil die Steigerung der grenzüberschreitenden Bahnreisenden in den Vergleichsjahren 2004 auf 2005 beim Grenzübergang Kittsee nur vier Prozent, beim Grenz-

übergang Marchegg aber 37 Prozent beträgt. Auch Ihr Staatssekretär machte auf das höhere Wachstumspotential des Grenzübergangs Marchegg in einem Pressepapier (13.06.2006) aufmerksam. Als Antwort auf die Fragestellung verwiesen Sie auf die Beantwortung der Fragepunkte 1 bis 7. Dort steht zwar vieles, aber nichts, das eine zufrieden stellende Antwort im Sinne von Frage 19 darstellen würde. Daher noch einmal: Mit welchen Maßnahmen im Bereich der Bahninfrastruktur gedenken Sie, den zunehmenden Passagierzahlen beim Grenzübergang Marchegg Rechnung zu tragen und zu welchem Zeitpunkt?

Antwort:

Unabhängig von den bereits beschriebenen Maßnahmen im Bereich der Eisenbahninfrastruktur ist dem steigenden Fahrgastaufkommen durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr am Grenzübergang Marchegg entweder durch Bereitstellung einer ausreichenden Zuganzahl oder durch den Einsatz entsprechender Zuggarnituren Rechnung zu tragen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'S' followed by several loops and a long tail.