

114/J XXIII. GP

Eingelangt am 29.11.2006

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

der Abgeordneten Mag. **Ruth Becher**

und GenossInnen

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

betreffend Ausbau der Schienenverbindung Wien-Bratislava

Die vergangene Legislaturperiode war, was den geplanten Ausbau der Schienenverbindung zwischen Wien und Bratislava anbelangt, von größeren Meinungsverschiedenheiten und Auffassungsunterschieden zwischen Verkehrsminister Gorbach und seinem Staatssekretär Kukacka geprägt.

Zum aktuellen Hintergrund: Nachdem am 17. August dieses Jahres die slowakische Regierung ihr Veto gegen den Verkauf des Flughafens Bratislava eingelegt hat, geht Verkehrsstaatssekretär Kukacka via Presseaussendung (OTS153, 17.8.2006) an die Öffentlichkeit. Sein Vorschlag: Nachdem nun die Privatisierung des Flughafens in Bratislava auf das Abstellgleis gestellt wurde, habe auch der Ausbau der Schienenverbindung zwischen den beiden Hauptstädten über die Götzendorfer Schleife „*nicht die erste Priorität*“. Statt dessen müsse jetzt der Ausbau der „*schnellsten Verbindung der Stadtzentren*“ über den Marchegger Ast vorgezogen werden. Drei Tage später legt der ÖVP-Staatssekretär noch einmal nach und präzisiert seine Initiative in der „Kronen Zeitung“: Baubeginn solle im Jahr 2008 sein und die Strecke über den Marchegger Ast selektiv zweigleisig bis 2011 fertig gestellt werden.

Verkehrsminister Gorbach ist da ganz anderer Meinung. Das lässt er auch seinen Staatssekretär über die Medien wissen. In einer Presseaussendung (APA457, 17.8.2006) antwortete der Verkehrsminister seinem weisungsgebundenen Staatssekretär: Kommt gar nicht in Frage, die Götzendorfer Schleife würde auch dann einen Konkurrenzvorteil für den

Flughafen Wien darstellen, wenn es zu keinem Zusammenschluss mit dem Airport Bratislava kommen sollte.

Ein Ressort, zwei Meinungen also. Auf der Strecke bleibt angesichts der ministeriumsinternen Dissonanzen der von vielerorts geforderte Schienenausbau nach Bratislava. Dies auch deshalb, weil die von Staatssekretär Kukacka angekündigte Vorziehung des abschnittsweisen zweigleisigen Ausbaus der Eisenbahnverbindung über den Marchegger Ast nicht nur nicht mit seinem Ressortchef akkordiert, sondern darüber hinaus auch gar nicht budgetiert ist. So ist auch schwarz auf weiß in der Presseunterlage von Staatssekretär Kukacka vom 13. Juni 2006 nachzulesen, dass es für die Elektrifizierung und den Kapazitätsausbau *„derzeit noch keine Bedeckung im ÖBB-Rahmenplan gibt“*. Bestätigt wird dies durch die Aussage des Verkehrsministers in seiner Anfragebeantwortung 4324/AB XXII. GP.-NR vom 8. August 2006, als er auf die Frage, ob angesichts des von ihm priorisierten Schienenprojektes zwischen Wien und Bratislava über den Flughafen Wien die erforderlichen finanziellen Mitteln für die zwischen 2008 und 2011 anberaumten zweigleisigen Ausbaumaßnahmen auf der Strecke Wien - Marchegger Ast vorhanden sei, antwortet: *„Ich werde mich beim Bundesminister für Finanzen rechtzeitig dafür einsetzen, dass die erforderlichen Mittel für dieses Vorhaben durch Aufnahme in den Rahmenplan gesichert werden.“*

Fest steht somit, dass für den zweigleisigen und elektrifizierten Ausbau der Schienenverbindung über den Marchegger Ast im Gegensatz zum Bau der Götzendorfer Schleife zwischen dem Flughafen Wien und Bratislava sowie der Elektrifizierung der Strecke zwischen Gänserndorf über Marchegg nach Bratislava kein Geld vorhanden ist und diesbezüglich nur vage Absichtserklärungen bestehen. Dass der Ausbau auch tatsächlich nach erfolgreicher Umweltverträglichkeitsprüfung ab 2008 in Angriff genommen werden kann, wie der Verkehrsminister mehrmals in den Anfragebeantwortungen beteuert, muss daher mit gebotener Vorsicht gesehen werden.

Genährt wird diese Skepsis durch diverse widersprüchliche Meldungen. Am 17. August heißt es etwa in der APA, dass beide Projekte, Götzendorfer Spange und Marchegger Ast, im derzeit geltenden Rahmenplan für die Finanzierung des Bahnausbaus im Zeitraum 2005 bis 2010 *„nicht enthalten“* seien. *„Für die Jahre 2006 - 2011 gibt es bereits einen von den ÖBB überarbeiteten Rahmenplan, der die Götzendorfer Schleife enthält, nicht aber den Marchegger Ast. Dieser Plan wurde vom Finanzministerium und vom Verkehrsministerium aber noch nicht genehmigt.“* Am 6. September berichtet der „Standard“, dass der Bau der

Götzendorfer Spange im neuen ÖBB-Rahmenplan nicht vorgesehen sei, und am 10. Oktober wird im selben Printmedium ein nicht genannter Bahnvorstand zitiert, der „*ein Blutbad*“ befürchtet, wenn der neue Rahmenplan 2006-2011 an die Öffentlichkeit gelangt, zwei Wochen später heißt es wiederum in der „Presse“ (24.11.2006), dass der Schienenausbau über den Marchegger Ast „*derzeit (der) Favorit*“ sei. Nicht so beim EU-Koordinator für das prioritäre TEN-Projekt 17 „Paris-Bratislava“, Peter Balazs. Laut genannten „Presse“-Artikel präferiert er die Götzendorfer Spange, sie sei „*die billigere Lösung und würde außerdem beide Flughäfen so eng vernetzen, dass sie als ein Flughafen auftreten können*“.

Eine dissonante Stimmenlage, was den Schienenausbau Wien-Bratislava angeht - ist man angesichts dessen versucht anzumerken. Nicht so bei der Stadt Wien. Sie verfolgt diesbezüglich eine klare Linie. Sie ist der Ansicht, dass es beider Schienenverbindungen benötigt. Beide Varianten dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden, vielmehr bedingen sie einander. Die nördliche Strecke über den Marchegger Ast erfüllt eine andere Funktion als jene im Süden über die Götzendorfer Spange, gemeinsam sind sie als Korridor zu betrachten: Die Spange Götzendorf dient der Integration des Wiener Flughafens in den internationalen Verkehr, während sich der Marchegger Ast als die kürzeste und schnellste Städteverbindung zwischen den beiden Stadtzentren Wien und Bratislava eignet.

Dem zweigleisigen und elektrifizierten Ausbau der Schienenverbindung zwischen Wien und Bratislava über den Marchegger Ast kommt aber nicht nur aus diesem Grund große Bedeutung zu, er ist auch deshalb von besonderer Wichtigkeit, weil erstens mit ihm ein attraktiver Nahverkehr ins niederösterreichische Marchegg und in Richtung Wien-Südbahnhof steht und fällt und, zweitens, die damit möglich werdenden Kapazitätssteigerungen und Fahrzeitverkürzungen der auf dieser Strecke verkehrenden Schnellbahnlinie S80 auch im Hinblick auf den im Entstehen begriffenen neuen Stadtteil auf dem ehemaligen Flugfeld Aspern von besonderer Relevanz wäre.

Auch hierzu ist vom Verkehrsministerium bislang nur Widersprüchliches zu hören: Mitte Mai dieses Jahres hieß es in einer der Anfragestellerin zugestellten Beantwortung (4001/AB XXII. GP.-NR, 15.05.2006) noch, dass die Absicht bestehe, die „*Abschnitte Stadlau bis Raasdorf und von Siebenbrunn-Leopoldsdorf bis Marchegg*“ selektiv zweigleisig ausbauen zu wollen. Drei Monate später war dieses Vorhaben aber wieder vom Tisch. In der Anfragebeantwortung 4324 XXII. GP.-NR vom 7. August steht dazu, dass nur mehr von Siebenbrunn-Leopoldsdorf bis Schönfeld-Lasseo die Schienenverbindung zweigleisig ausgebaut werden soll. Über die

Gründe, warum das Verkehrsressort auf die Ausbaumaßnahmen zwischen Stadlau und Raasdorf verzichtet, verliert Verkehrsminister Gorbach kein Wort.

Auf der sprichwörtlichen Strecke bleibt somit eine nachfragegerechte Eisenbahnverbindung nicht nur zwischen Wien und Bratislava über den Marchegger Ast, sondern ebenso auch eine den Bedürfnissen der Fahrgäste angepasste Schnellbahnverbindung der Linie S80. Muss doch letztere zwischen Stadlau-Erzherzog-Karl Straße und Hausfeldstraße mit nur einem Gleis auskommen. Mit einer eingleisigen Trasse lässt sich kein moderner Takt-Verkehr in die Tat umsetzen. Würde, wie ursprünglich vom Verkehrsminister beabsichtigt, innerhalb des Streckenabschnitts zwischen Stadlau und Raasdorf ein zweites Gleis hinzugelegt, könnte man die Kapazitätsengpässe in diesem Bereich zumindest etwas lindern, anstelle des derzeitigen 30-Minuten- bestünde so die Möglichkeit, einen attraktiveren Taktverkehr der S80 einzurichten.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten in diesem Zusammenhang an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nachstehende

Anfrage:

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?
2. 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?
3. Wenn nein, warum nicht?

4. 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?
5. Falls Sie die Frage 4 verneinen: Welche der genannten Eisenbahnstrecken wurden aus welchen Gründen in den überarbeiteten Rahmenplan 2006-2011 nicht aufgenommen?
6. 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 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?
7. 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 zweigleisigen 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?*
8. Wie hoch ist die Zuschussung aus den TEN-Mitteln für den grenzüberschreitenden Abschnitt Wien-Bratislava des vorrangigen TEN-Projekts Nr. 17 „Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava“?
9. 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?

10. Wenn ja, wie lautet Ihr Standpunkt?
11. Laut Ihren Ausführungen in der Anfragebeantwortung 4324 XXII. 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?
12. Die Fragen 13 bis 18 der Anfrage 4341/J blieben unbeantwortet. Die Anfragestellerin 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 - Götzendorf - 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?
13. 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?
14. Im Falle der Bejahung von Frage 13: Zu welchen Ergebnissen kommt/kommen die Studie/n im Detail?
15. Bei Verneinung der Frage 13: Womit begründen Sie ansonsten die Priorisierung des Schienenausbaus Wien - Bratislava über den Flughafen Wien?

16. 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?
17. Wenn nein, warum nicht?
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 die Steigerung der grenzüberschreitenden Bahnreisenden in den Vergleichsjahren 2004 auf 2005 beim Grenzübergang Kittsee nur vier Prozent, beim Grenzübergang Marchegg aber 37 Prozent beträgt. Auch Ihr Staatssekretär machte auf das höhere Wachstumspotential des Grenzübergangs Marchegg in einem Pressepaper (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?