



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

XXIV. GP.-NR

~~11560~~ /AB

23. Juli 2012

zu 11751/J

GZ: BMVIT-10.000/0026-1/FR3/2012
OVR 0000175

Wien, am 10. Juli 2012

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag.a Christiane Brunner, Freundinnen und Freunde haben am 23. Mai 2012 unter der **Nr. 11751/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Änderungen für die Ostregion, insbesondere für ihre Pendlerinnen und Pendler, durch den ÖBB-Infrastruktur-Rahmenplan 2012-2017 und weitere Pläne gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1 bis 4:

- Welche konkreten Veränderungen (zB Einsparungen, Verschiebungen) bei welchen Projekten erfolgten mit dem im ÖBB-Rahmenplan 2012-17 abgebildeten „ÖBB-Sparpaket“ für Vorhaben im Burgenland gegenüber dem bisherigen Stand der Rahmenplanung?
- Welche konkreten Veränderungen (Einsparungen, Verschiebungen) bei welchen Projekten erfolgten mit dem im ÖBB-Rahmenplan 2012-17 abgebildeten „ÖBB-Sparpaket“ für Vorhaben in Niederösterreich gegenüber dem bisherigen Stand der Rahmenplanung?
- Welche konkreten Veränderungen (Einsparungen, Verschiebungen) bei welchen Projekten erfolgten mit dem im ÖBB-Rahmenplan 2012-17 abgebildeten „ÖBB-Sparpaket“ für Vorhaben in Wien gegenüber dem bisherigen Stand der Rahmenplanung?
- Welche konkreten Angebotsausweitungen und diese fördernde Infrastrukturmaßnahmen im Großraum Wien mit Beteiligung von Bundesgeldern sind für die nächsten Jahre vorgesehen?



Dazu darf ich auf die website des bmvit unter

<http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/ausbauplan/projekte/index.html> verweisen, wo Sie sämtliche Informationen finden.

Zu den Fragen 5 bis 7:

- *Welche Marktanteile sollen damit im Pendlerverkehr konkret bis wann vom Kfz zum Öffentlichen Verkehr geholt werden?*
- *Welche Pläne für weitere Angebotsausweitungen und diese fördernde Infrastrukturmaßnahmen im Großraum Wien mit Beteiligung von Bundesgeldern bestehen über diese konkreten Vorhaben hinaus für die nächsten Jahre?*
- *Welche ungefähren weiteren Marktanteile sollen damit im Pendlerverkehr konkret bis wann vom Kfz zum Öffentlichen Verkehr geholt werden?*

Seitens des Bundes wird im Bahnverkehr gemäß ÖPNRV-G das Grundangebot sichergestellt. Dieses Fahrplanangebot wird in der Planungsphase jährlich mit den ÖBB als Dienstleister evaluiert und auf Anpassungen geprüft. Dies erfolgt für die Fahrplanperiode 2012/2013 für den Großraum Wien unter Berücksichtigung der Teilinbetriebnahme des Hauptbahnhofes Wien, durch den ein wesentlicher Schritt zur Verbesserung des Modal-Split insbesondere aus dem Raum Burgenland und südliches Niederösterreich gesetzt wird. Mit der Vollinbetriebnahme ab 2015 wird auch für den Bereich des nördlichen Niederösterreichs eine merkbare Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebotes möglich. Ebenso ermöglicht die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten neben den erzielbaren Fahrzeitgewinnen eine Verdichtung des S-Bahn-Verkehrs auf der bestehenden Westachse bereits ab Dezember 2012.

Im Zielnetz 2025+ sind in der Ostregion für den Zeitraum nach 2017 ebenfalls angebotsfördernde Maßnahmen enthalten wie z.B.

1. Selektiv zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Marchegger Ostbahn (bis zur Staatsgrenze)
2. Ausbau der Nordbahn (Ausweitung der Kapazität und Anhebung der Geschwindigkeit von 120 auf 160km/h)
3. Ausbau der Pottendorferlinie und damit verbunden Schaffung von Kapazitäten für den Nahverkehr im dicht besiedelten Raum Wien Liesing – Mödling – Baden
4. Errichtung Schleife Ebenfurth zur Reduktion der Fahrzeit in der Relation Eisenstadt – Wien (Zielfahrzeit 45min)



5. Ausbau der Verbindungsbahn Wien-Meidling – Wien-Hütteldorf (Ausweitung der Kapazität und Errichtung von zusätzlichen Haltestellen)

Hinzuweisen ist jedoch darauf, dass die Bestellung zusätzlicher Verkehrsdienste auf bestehender und neuer Bahninfrastruktur für den Großraum Wien in der Verantwortung der Bundesländer Wien und Niederösterreich liegt.

Zu den Fragen 8 und 9:

- *Wie wird bei der beabsichtigten Fahrzeugbeschaffung der ÖBB für den Regional- und Schnellbahn-Verkehr konkret für*
 - a) *Fahrgastzuwächse,*
 - b) *Flexibilität im Einsatz in Zeiten und auf Strecken stärkerer und schwächerer Frequenz,*
 - c) *Komfort der Fahrzeuge (zB Plätze für Mobilitätseingeschränkte und Radmitnahme, Zahl der Toiletten),*
 - d) *Fahrzeitreduktion (zB Beschleunigungsvermögen durch hohen Anteil angetriebener Achsen, für raschestmöglichen Fahrgastwechsel in Stationen geeignete erweiterte Türbreiten) vorgesorgt?*
- *Können Sie ausschließen, dass im Zuge dieser Fahrzeugbeschaffung PendlerInnen in der Ostregion mit gebrauchten Garnituren „beglückt“ werden, die zB in westlichen Bundesländern ersetzt werden, aber wie zB der „Talent“ für längere Pendeldistanzen komfortmäßig ungeeignet sind?*

Eine eventuelle Fahrzeugbeschaffung wird – in der Ostregion ebenso wie in allen anderen Regionen – stets nach eingehenden Bewertungen und Prüfungen durchgeführt. Ziel ist es, ein ideal geeignetes Fahrzeug bei möglichst optimalem Einsatz der Finanzmittel auf Schiene zu bringen.

ad a.) Neben Bewertungen und Prüfungen des Platzbedarfs aufgrund von Fahrgaststatistiken werden Entwicklungsprognosen für Fahrgast- und Pendlerströme erstellt

ad b.) Je nach Beschaffenheit der Fahrzeuge besteht die Möglichkeit, so genannte Flügelzugkonzepte zu realisieren – also z. B. zu Hauptverkehrszeiten Doppelgarnituren zu führen und zu Zeiten schwächerer Auslastung die Züge mit einfachen Garnituren zu fahren

ad c.) Neufahrzeuge müssen hinsichtlich Komfort und Barrierefreiheit den einschlägigen Normen und internationalen Standards entsprechen. Die ÖBB-Personenverkehr AG hat z.B. einen Sitztest mit zahlreichen Fahrgästen auf verschiedenen Sitzmodellen bereits durchgeführt.

ad d.) Neufahrzeuge müssen hinsichtlich Beschleunigungsvermögen und Fahrgastwechsel dem internationalen Standard entsprechen



Zu Frage 10:

- *Wie erklären Sie angesichts des – siehe PGO-Kordonerhebungen – eindeutig unzureichenden und überwiegend nicht mit den Möglichkeiten des MIV konkurrenzfähigen Angebots für PendlerInnen der Ostregion den forcierten Abverkauf von Garnituren bei den ÖBB und die Pläne für Angebotseinschränkungen zB auf der Strecke Hainburg-Wolfsthal?*

Die Kordonerhebung ergab seit 1995/96 einen Zuwachs im Pendlerzeitsegment morgens um insgesamt 14 Prozent. Der Modal Split im Gesamtkordon konnte mit 32 Prozent ÖV und 68 Prozent MIV stabil gehalten werden. Weder der forcierte Abverkauf von Garnituren noch Pläne für Angebotseinschränkungen sind bekannt.

Zu Frage 11:

- *Wie erklären Sie angesichts des – siehe PGO-Kordonerhebungen – eindeutig unzureichenden und überwiegend nicht mit den Möglichkeiten des MIV konkurrenzfähigen Angebots für PendlerInnen der Ostregion die Einstellung der Erhaltungsarbeiten auf zahlreichen stark von Arbeits- und AusbildungspendlerInnen frequentierten ÖBB-Strecken, darunter auch Strecken in der Ostregion (Schweinbarther Kreuz, Bad Fischau – Puchberg am Schneeberg) durch die ÖBB?*

Es ist festzuhalten, dass die ÖBB-Infrastruktur AG verpflichtet ist, die Infrastruktur in einem Zustand zu erhalten, welche geeignet ist, die Qualität der Verkehrsdienstleistung zu erbringen. Selbstverständlich werden die Inspektionen, die Wartung der Anlagen, der Winterdienst aber auch Instandsetzungsarbeiten zur Erhaltung der Anlagenverfügbarkeit weiterhin durchgeführt.

Zu Frage 12:

- *Wie erklären Sie, dass nach millionenschweren Investitionen Schnellbahnverbindungen vom Nordosten Wiens Richtung neuer Hauptbahnhof künftig viel längere Fahrzeiten als früher und bis Meidling („Südosttangente auf der Schiene“) noch dazu beträchtliche Unterwegs-Steh-Zeiten haben sollen, also sozusagen einen „fahrplanmäßig eingebauten Tangenten-Stau“ mit auf ihren Weg bekommen und damit erst recht wieder nicht konkurrenzfähig werden sollen? Was unternehmen Sie, um derartiger Fahrplanwillkür der ÖBB auf der mit Bundesgeld (=Steuergeld) teuer aufgewerteten und gepflegten Infrastruktur entgegenzutreten?*

Die Fahrplanabstimmung für Bundesleistungen mit den ÖBB erfolgt jährlich, dabei werden auch trassentechnische Gegebenheiten – sowohl Fahrzeitverkürzungen als auch Einschränkungen durch Bautätigkeit – mit eingerechnet. Mit Fahrplanwechsel 2012/2013 erfolgt eine Teilinbetriebnahme des neuen Wiener Hauptbahnhofes. In der Fahrplangestaltung muss dabei berücksichtigt werden, dass nur vier von zehn Gleisen in Betrieb sind und zudem noch Bauarbeiten in den Ein-



fahrtsweichenbereichen durchgeführt werden müssen. Daher sind auch noch fahrplantechnische Einschränkungen erforderlich. Natürlich wird das Fahrplankonzept ab 2015/2016 – also sobald der Bahnhof im Vollbetrieb ist – entsprechend angepasst.

Zu Frage 13:

- *Vor dem Beginn der Umbauarbeiten in der Station Wien-Hausfeldstraße war die Strecke bis zur Station Hausfeldstraße (Endstation der Schnellbahnlinie S80) elektrifiziert. Nach Beendigung der Umbauarbeiten soll die Elektrifizierung der Strecke aber nur mehr bis zur Station Hirschstetten hergestellt werden.*
 - a) *Wieso wird die Elektrifizierung nicht mehr bis zur Hausfeldstraße hergestellt?*
 - b) *Wo soll die S80 dann ihre Endstation haben?*
 - c) *Wann soll die Ostbahn/Marchegger Ast zwischen Stadlau und der Staatsgrenze bei Marchegg ausgebaut und elektrifiziert werden?*
 - d) *Welche konkreten Maßnahmen sollen im Zuge des Konjunkturpakets Wien in der Station Hausfeldstraße umgesetzt werden?*

Bauphasenbedingt wurde zur Vermeidung eines verlorenen Aufwands die Oberleitung der Strecke im Bereich der Hausfeldstraße eingekürzt. Dies begründet sich darin, dass die S80 in der Bauphase nur in Wien-Hirschstetten bzw. in Wien-Erzherzog Karlstraße wenden kann. Ab Oktober 2013 ist für den Bereich Hausfeldstraße die Nutzung der U-Bahnlinie U2 möglich. Die Endstation der S80 soll langfristig im Bereich der neu zu errichtenden ÖBB-Station Wien-Aspern in einer Gemeinschaftsstation mit der U2 Station „Flugfeld Nord“ liegen. Bauphasenbedingt wird die S80 bis zur Fertigstellung der gesamten Ausbaumaßnahmen im Wiener Stadtgebiet in Wien-Hirschstetten bzw. in Wien-Erzherzog Karlstraße enden bzw. beginnen. Die erste Phase zum Ausbau erfolgt im Wiener Stadtgebiet. Dieser soll gemäß Rahmenplan 2012 - 2017 in Abhängigkeit von den Kontextmaßnahmen - Errichtung Stadtstraße durch die Stadt Wien - bis zum Jahr 2017 fertiggestellt sein. Der weiterführende Ausbau von der Stadtgrenze bis zur Staatsgrenze ist derzeit noch nicht im Rahmenplan 2012 – 2017 enthalten. Die Auflassung der Eisenbahnkreuzung Hausfeldstraße und Errichtung eines Ersatzbauwerks (Unterführung) wurde Ende 2011 abgeschlossen. Das Profil im Brückenbereich über der Hausfeldstraße wird bereits jetzt für die künftige zweigleisige Strecke hergestellt.

Zu Frage 14:

- *In welcher Form soll die Verbindung zwischen der Ostbahn und der Flughafenschnellbahn konkret erfolgen?*

Es wird eine rund 2 km lange zweigleisige Schleifenverbindung von der Ostbahn zur Flughafenschnellbahn errichtet, die bereits in Bau ist. Mit dieser neuen Infrastruktur wird eine Fahrzeit vom Hauptbahnhof Wien bis zum Bahnhof Flughafen Wien-Schwechat - ohne Zwischenhalt - von rund 15 Minuten möglich sowie z.B. die direkte Durchbindung von Schnellzügen.

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Doris Bures', is positioned in the lower right area of the page.