

**502/AB XXIV. GP**

**Eingelangt am 13.02.2009**

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-10.000/0064-I/PR3/2008

DVR:0000175

An die  
Präsidentin des Nationalrats  
Mag.<sup>a</sup> Barbara PRAMMER  
Parlament  
1017 Wien

Wien, am . Februar 2009

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Becher und GenossInnen haben am 16. Dezember 2008 unter der **Nr. 488/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend den dringend notwendigen Ausbau der S80 gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich, nach Einholung der Informationen durch die ÖBB, wie folgt:

**Zu Frage 1:**

- *Können Sie hinsichtlich des zweigleisigen elektrifizierten Streckenausbau der Schnellbahnlinie S80 zwischen Wien - Stadlau und Marchegg schon sagen, wie weit die Planungen inzwischen fortgeschritten sind?*

Die Planungsarbeiten des zweigleisigen Ausbaus zwischen Stadlau und Marchegg sind nach Mitteilung der ÖBB-Holding AG nach einer EU-weiten Planungsausschreibung im November 2008 gestartet worden.

**Zu Frage 2:**

- *Wann könnte frühestens mit diesem Ausbau begonnen werden und welche Realisierungszeit ist hiefür vorgesehen?*

Der zweigleisige Streckenausbau zwischen Stadlau und Marchegg und weiter bis zur Staatsgrenze kann erst nach dem Abschluss der Planungsarbeiten und der notwendigen Behördenverfahren erfolgen, wobei die Dauer der Behördenverfahren erfahrungsgemäß nur schwer abschätzbar ist. Aus heutiger Sicht ist ein Baubeginn vorbehaltlich einer Finanzierung nach 2013 möglich. Für die Umsetzung der Maßnahmen selbst ist eine stufenweise Umsetzung über mehrere Jahre vorgesehen.

**Zu Frage 3:**

- *Welches Investitionsvolumen ist für den zweigleisigen Ausbau der Strecke Wien-Stadlau – Marchegg vorgesehen?*

Für den zweigleisigen elektrifizierten Streckenausbau zwischen Stadlau und Staatsgrenze bei Marchegg ist nach aktueller Schätzung ein Investitionsvolumen von rd. 379 Mio. € (Preisbasis 1.1.2008 ohne Vorausvalorisierung) erforderlich.

**Zu Frage 4:**

- *Wie viel investiert der Bund jährlich in den Bahnausbau in Wien insgesamt neben dem U-Bahn Ausbau?*

Neben den Investitionen in den Wiener U-Bahnausbau in der Höhe von rund 100 Mio. € pro Jahr investiert der Bund in den Ausbau der Schieneninfrastruktur in Wien in den nächsten Jahren jährlich rund 300 Mio. €. Als wesentliche Projekte sind u.a. zu nennen:

- Errichtung des Lainzer Tunnels als Verbindungsstrecke zur Süd-, West- sowie Donauländebahn,
- Bau des Hauptbahnhofes Wien,
- Modernisierung des Wiener Westbahnhofes zur ersten Wiener Bahnhofscity,
- Ausbau und Modernisierung des Bahnhofes Wien Meidling,
- Streckenausbau zwischen Wien Meidling und Inzersdorf Metzgerwerke,
- Ausbau der S 80 im Bahnhof Stadlau inklusive eines Gemeinschaftsbauwerkes S80 mit U2 sowie in weiterer Folge Neubau der Bahnstation Flugfeld-Aspern,
- behindertengerechte Gestaltung des Bahnhofes Wien Hütteldorf.

**Zu Frage 5:**

- Werden auch andere geplante Projekte auf der Strecke Wien-Stadlau – Marchegg frühzeitig verwirklicht, nachdem gemäß dem Konjunkturpaket Schiene 2009-2012 als Vorleistung zum Gesamtprojekt „Verbindung Wien – Pressburg (Bratislava)“ bereits die kreuzungsfreie Querung der Hausfeldstraße (Niveaumodifizierung gemeinsam mit U2) vorgezogen wird?

Mit dem von der Bundesregierung beschlossenen Konjunkturbelebungspaket steht die Absicht im Vordergrund, kurzfristig in den nächsten Jahren eine Konjunkturbelebung zu erreichen. Es konnten daher nur Projekte in das Paket aufgenommen werden, für welche die Planungen und Verfahren bereits abgeschlossen sind oder innerhalb kürzester Zeit abgeschlossen werden können. Dies trifft derzeit nur für den Projektteil „Hausfeldstraße“ zu.

**Zu Frage 6:**

- Was planen Sie gegen die auf der Strecke zwischen Wien-Erdberger Lände und Wien-Stadlau bestehenden Kapazitätsengpässe infolge der Donauquerung zu unternehmen?

Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung zwischen Wien-Erdberger Lände und Stadlau könnten bei einem weiteren Bedarf durch einen viergleisigen Ausbau der Donauquerung erfolgen. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass Güterverkehre durch die Neubaustrecke zwischen St. Pölten und Wien durch das Tullnerfeld und deren künftige direkte Verbindung zur Franz-Josefs-Bahn in Tulln sowie der direkten Verbindung über die Stettendorfer Schleife bereits früher von der Westbahn in Richtung Nordbahn geführt werden können. Wesentlich in diesem Zusammenhang ist auch, dass bereits die „Hochbahn“ in Floridsdorf realisiert ist und hiezu entsprechend genutzt werden kann.

**Zu Fragen 7 bis 9:**

- Inwieweit findet in Ihren Planungen im Hinblick auf den dringend erforderlichen zweigleisigen Ausbau der Schnellbahnstrecke S80 das neue Stadterweiterungsprojekt Aspern (künftig: aspern Die Seestadt Wiens) Berücksichtigung?
- Kann angesichts des oben beschriebenen wirtschaftlichen Entwicklungspotenzials des Stadterweiterungsgebiets Aspern von einer bedarfsgerechten Eisenbahnstrecke bezüglich der derzeit zwischen Wien und Wien-Hausfeldstraße eingleisig betriebenen S80 gesprochen werden?
- Welche Möglichkeiten sehen Sie für die betriebliche Optimierung auf der Schnellbahnstrecke S80?

Durch die Verlängerung der U-Bahnlinie U2 bis Aspern, deren Ausbau vom Bund zu 50% getragen wird, wird eine ausreichende Ergänzung des Angebotes der Schnellbahnlne S80 geschaffen.