

XXIV. GP.-NR

11522 /J

10. Mai 2012

Anfrage

**der Abgeordneten Hermann Schultes
Kolleginnen und Kollegen
an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Ausbau des Marchegger Astes im ÖBB-Rahmenplan 2012 - 2017**

Im Regierungsprogramm für die XXIV. Gesetzgebungsperiode ist verankert, dass leistungsfähige Verkehrswege ein wesentlicher Standortfaktor und Voraussetzung für die Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit sind. Darüber hinaus müssen sich diesbezügliche Maßnahmen an den sozialen Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung sowie an den nachhaltigen Zielen des Umwelt- und Klimaschutzes orientieren.

Laut einer Studie des IHS kann Österreich seinen CO₂ Ausstoß bis zum Jahr 2050 um 90% reduzieren. Zum Erreichen dieses Sparpotenzials fordert die Studie unter anderem den massiven Ausbau des öffentlichen Verkehrs und die stärkere Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene bei zeitgleichem Rückgang des motorisierten Individualverkehrs.

Das heißt: Der Schienenverkehr ist wesentlicher Bestandteil, um das Verkehrswachstum der Zukunft ökonomisch effizient und ökologisch verträglich sowie nachhaltig gestalten zu können. Deshalb sind Leistungsvermögen der Schienen und deren weitreichende Elektrifizierung in den einzelnen Regionen unabdingbar.

Umso unverständlicher ist, dass der ÖBB-Rahmenplan 2012 - 2017 den Ausbau des Marchegger Astes nur teilweise berücksichtigt und der so lange eingeforderte Ausbau schon von Verkehrsminister Werner Faymann verschoben wurde (siehe auch Anfrage von Abg. z. NR Hermann Schultes an den Verkehrsminister im Jahr 2007).

Der Marchegger Ast der Ostbahn soll für den leistungsfähigen Schnellbahn- und Regionalverkehr sowie für eine schnelle Städteverbindung Wien-Bratislava elektrifiziert und zweigleisig ausgebaut werden. Derzeitiger Stand: die eingleisige Bahnstrecke ist auf österreichischer Seite nicht elektrifiziert, allerdings wird auf slowakischer Seite (Bhf. Devinska Nova Ves) zweigleisig und elektrifiziert gefahren.

Die Baumaßnahmen sind derzeit aber nur für den Wiener Abschnitt im aktuellen Rahmenplan 2012-2017 finanziert! Dabei ist der Ausbau in der Region und für die Region in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung sowie für die pendelnde Bevölkerung existenziell.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie nachstehende

Anfrage:

- 1) Warum ist betreffend Marchegger Ast nur der Ausbau „Wiener Abschnitt“ im ÖBB Rahmenplan 2012 - 2017 berücksichtigt?
- 2) Wann werden die Abschnitte der übrigen Regionen in den Rahmenplan aufgenommen?
- 3) Was sind die Gründe der Verzögerung der Ausbaupläne?
- 4) In welchem aktuellen Stadium sind die Ausbaupläne?
- 5) Wann wird mit dem Ausbau Bereich „Niederösterreich“ begonnen?
- 6) Wie sieht der Zeitplan dafür aus?
- 7) Wie viel Geld ist dafür vorgesehen und wann kann es abgerufen werden?
- 8) Wird die EU ebenfalls Mittel für dieses Verkehrsprojekt als Kofinanzierung anbieten?
- 9) Wenn ja, in welcher Höhe?
- 10) Was sieht der EU-Entwurf für die Richtlinien für das transeuropäische Netz (TEN) bezüglich des Marchegger Astes vor?
- 11) „Österreich muss hinter seinen Projekten stehen, wenn es die EU-Kofinanzierung dafür abholen will.“ (Zitat Dr. Pirker, MEP) Welche Maßnahmen setzen Sie, um in Brüssel für den Vollausbau der Elektrifizierung des Marchegger Astes zu werben?
- 12) Wie gestaltet sich generell der Zeitplan für Österreich betreffend der TEN Projekte auf EU-Ebene?
- 13) Welche Vorteile sehen Sie in einer nicht Elektrifizierung der Bahnstrecke Marchegger Ast?
- 14) Welche Möglichkeiten sehen Sie, im derzeitigen Bestand des Marchegger Astes zu einer höheren Zugfrequenz als bisher zu gelangen?
- 15) Wie erklären Sie den Pendlern der Region, dass Ihre Anliegen stets ins Abseits geschoben werden?
- 16) Wie erklären Sie den Bewohnern dieser Region, dass sie in Zeiten der extremen Spritpreise adäquate Ausweichmöglichkeiten nicht berücksichtigt werden?
- 17) Warum nehmen Sie Mehrkosten der Bürger durch den Nichtausbau in Kauf?

18) Welche Forderungen bestehen seitens der Slowakei zum Ausbau der wichtigen Verbindung?

19) Wie hoch ist die CO₂-Belastung aufgrund der noch immer eingesetzten Dieselmotoren durch den Verzicht auf den Strombetrieb?

A. Schenk

Deub

Reis
Kraus

Budalopp