

## 11751/J XXIV. GP

---

**Eingelangt am 23.05.2012**

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

# Anfrage

der Abgeordneten Mag.a Christiane Brunner, Tanja Windbüchler-Souschill, Freundinnen und Freunde an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Änderungen für die Ostregion, insbesondere für ihre Pendlerinnen und Pendler, durch den ÖBB-Infrastruktur-Rahmenplan 2012-2017 und weitere Pläne

Kürzlich hat die Bundesregierung den ÖBB-Infrastruktur-Rahmenplan 2012-17 beschlossen. In diesem Zusammenhang war von Einsparungen, Evaluierungen und dergleichen die Rede. Nur ein bescheidener Teil dieser Einsparungen und Evaluierungen scheint – umso mehr in der gebotenen über 2017 hinausreichenden Gesamtbetrachtung – den großen Tunnelprojekten zuzuordnen sein.

Zugleich wäre ein forciertes Ausbau des leistbaren, energieeffizienteren sowie umwelt- und klimaschonenden Öffentlichen Verkehrs speziell auch in der Ostregion dringend erforderlich, um einerseits die von steigenden Öl- und Treibstoffpreisen gestressten Geldbörsen der PendlerInnen zu entlasten (und ihr Unfallrisiko weiter zu senken) und andererseits die besorgniserregende Umwelt- und Klimabilanz des Verkehrs zu entschärfen.

Die jüngste von der PGO (gemeinsame Planungsstelle der Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland) vorgenommene „Kordonerhebung“ belegte erst jüngst, dass nur auf einem einzigen der Korridore Richtung Wien, nämlich demjenigen aus Richtung Tulln/Klosterneuburg, eine Mehrheit der täglichen Ein- und AuspendlerInnen nicht das Kfz, sondern die Öffis nutzt.

Hingegen verwenden in der Berufsverkehrsspitze (5-9 Uhr)

- aus Richtung Mistelbach rund 55%,
- aus Richtung Gänserndorf fast 60%,
- aus Richtung St. Pölten, aus Richtung Stockerau/Korneuburg und aus Richtung Neusiedl/Bruck an der Leitha jeweils fast 70%,
- aus Richtung Wiener Neustadt/Baden fast 75%,
- aus Richtung Marchegg über 75%,
- aus dem Wienerwald südwestlich von Wien über 80%

das Kfz fürs Wien-Pendeln, bei insgesamt über 200.000 PendlerInnen, die täglich unterwegs zu Arbeit bzw Ausbildung sind.

Bei Betrachtung der Gesamt-Zähldaten (5-24 Uhr) – also auch zu Zeiten, wo die Fahrplandichte im Öffentlichen Verkehr einerseits und auch das Staurisiko auf der Straße andererseits abnehmen – sieht die Bilanz noch dramatischer aus:

- Aus Richtung Gänserndorf und Richtung St. Pölten über 70% ,
- aus Richtung Neusiedl/Bruck an der Leitha über 75%,
- aus Richtung Stockerau/Korneuburg und Richtung Mistelbach rund 80%,
- aus Richtung Wiener Neustadt/Baden fast 85%,
- aus Richtung Marchegg 85%,
- aus dem Wienerwald südwestlich von Wien rund 90%,
- selbst in der in der Verkehrsspitze noch „vorbildlichen“ Achse aus Richtung Tulln/Klosterneuburg fast 65%

tägliche Auto-EinpendlerInnen.

Dies bildet – umso mehr bei zusätzlicher Betrachtung der Entwicklung seit der letzten derartigen Erhebung der PGO – genau den weiteren Ausbau des hochrangigen Straßennetzes und die Achsen mit besonders großen Öffi-Ausbau-Defiziten (zB Marchegg!) ab. Dies legt eine spürbare Umorientierung gegenüber der bisher verfolgten Politik nicht zuletzt beim Infrastrukturaus- und –neubau der Bahn dringlich nahe.

Laut BMVIT-Prognose soll die Zahl der Wien-Pendelnden in den nächsten Jahren um weitere etwa 10% steigen. Dies einbezogen würde allein ein Ausgleich des jetzigen Zweidrittel-Modal-Split-Vorteils des Kfz zu einem 50:50 Verhältnis Kfz/Öffis in der Pendler-Spitze 5-9 Uhr täglich fast 40.000 zusätzliche Öffi-Pendler oder eine Steigerung gegenüber den derzeitigen Zahlen von ca. 70% bedeuten.

Dies erfordert neben der bereits laufenden entschlossenen Umgestaltung der Wiener Verkehrspolitik auch bedeutende Anstrengungen in den beiden anderen Bundesländern der Ostregion. Umfang und relative Kurzfristigkeit dieser Herausforderungen erfordern darüber hinaus aber auch und nicht zuletzt in der Verkehrspolitik und den Investitionsentscheidungen des Bundes für die Ostregion rasch deutlich andere Akzente und Schwerpunkte als derzeit.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgende

## **ANFRAGE**

- 1) 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?
- 2) 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?

- 3) 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?
- 4) Welche konkreten Angebotsausweitungen und diese fördernde Infrastrukturmaßnahmen im Großraum Wien mit Beteiligung von Bundesgeldern sind für die nächsten Jahre vorgesehen?
- 5) Welche Marktanteile sollen damit im Pendlerverkehr konkret bis wann vom Kfz zum Öffentlichen Verkehr geholt werden?
- 6) 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?
- 7) Welche ungefähren weiteren Marktanteile sollen damit im Pendlerverkehr konkret bis wann vom Kfz zum Öffentlichen Verkehr geholt werden?
- 8) 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 raschstmöglichen Fahrgastwechsel in Stationen geeignete erweiterte Türbreiten)vorgesorgt?
- 9) 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?
- 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?
- 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?

- 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?
- 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.
- Wieso wird die Elektrifizierung nicht mehr bis zur Hausfeldstraße hergestellt?
  - Wo soll die S80 dann ihre Endstation haben?
  - Wann soll die Ostbahn/Marchegger Ast zwischen Stadlau und der Staatsgrenze bei Marchegg ausgebaut und elektrifiziert werden?
  - Welche konkreten Maßnahmen sollen im Zuge des Konjunkturpakets Wien in der Station Hausfeldstraße umgesetzt werden?
- 14) In welcher Form soll die Verbindung zwischen der Ostbahn und der Flughafenschnellbahn konkret erfolgen?