

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

betreffend Intervallverdichtung und Ausbau der Schnellbahnlinie S7

Der zweigleisige Ausbau der Schnellbahnstrecke S7 bis zum Flughafen Wien/Schwechat verschlang immerhin rund 360 Mio Euro. Dafür wurde die Einführung des Viertelstundentakts versprochen. Dieses Versprechen wurde nicht eingehalten. Statt dessen wurde der sog. „City Airport Train (CAT)“ eingerichtet, der sich je zu 50% im Eigentum der Flughafen Wien AG und der ÖBB befindet und außerhalb des Tarifsystems des Verkehrsverbunds Ost-Region (VOR) verkehrt.

Sowohl CAT als auch S7 fahren bislang jeweils im 30-Minuten-Takt. Mit der S7 betrug die Fahrzeit von Wien-Mitte bis zum Flughafen im ÖBB-Fahrplan 2008 25 Minuten, mit einem Eilzug der S7 22 Minuten. Die Fahrzeit des CAT beträgt bisher 16 Minuten.

Der normale Preis für einen CAT-Fahrschein beträgt 9 Euro. Die S7 lässt sich hingegen zwischen Flughafen und Wiener Stadtzentrum mit zwei Zonenfahrschein im VOR benützen und ist damit wesentlich günstiger, zumal damit in Wien noch weiter gefahren werden kann. Der weitaus günstigere Tarif und die vergleichsweise nicht viel ungünstigeren Fahrzeiten scheinen der Grund dafür zu sein, dass die S7 trotz schlechterer Auffindbarkeit am Flughafen und in Wien-Mitte höhere Fahrgastzahlen ausweist als der CAT.

Auch stündliche Nachtzüge der S7, die in Teilen des Jahres angeboten wurden, waren sehr gut besetzt und sollten obligatorisch geführt werden.

An den Spieltagen der Fußball-EM EURO 08 wurde der Takt des CAT auf 20 Minuten verdichtet, es hieß, eine weitere Verdichtung des Taktes auf 15 Minuten sei vorgesehen. Demgegenüber wird auf derselben Strecke ein 15-Minuten-Takt auf der S7 unter Verweis auf angebliche Undurchführbarkeit bzw. auf genau diese Taktverdichtung beim CAT im Bereich der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG blockiert. Es liegen jedoch - den ÖBB und auch dem BMVIT - Unterlagen vor, die die Machbarkeit eines Viertelstunden-Schnellbahn-Taktverkehrs auf der S7 zusätzlich zum CAT belegen. Bemühungen, den hinhaltenden Widerstand in Teilen der ÖBB zu überwinden, wären seitens der Verkehrsministerin dringend fortzusetzen.

Im Gegensatz zum Ziel einer Verdichtung des Takts der S7 wird nun mit dem eigentlich als erste Stufe des bundesweiten integrierten Taktfahrplans „912“ beworbenen Fahrplanwechsel am 14.12.2008 sogar der bestehende ungenügende Halbstundentakt der S7 zerstört, um die von den ÖBB bei fraglichem Kundennutzen gewünschte Fortsetzung aller Flughafen-Züge der S-Bahn als Ring-S-Bahn über die stark ausgelastete Wiener-S-Bahn-Stammstrecke sowie Floridsdorf - Leopoldau - Erzherzog-Karl-Str. zum Südbahnhof umzusetzen.

Von den ÖBB wird also auf der aus Mitteln der Allgemeinheit großzügig ausgebauten Schienen-Infrastruktur zwischen Wien-Mitte und dem Flughafen einem Luxus-Angebot wie dem CAT gegenüber der versprochenen Intervallverdichtung der für alle Fahrgäste zu Verbundtarifen benutzbaren Schnellbahn der Vorrang gegeben. Das mag im betriebswirtschaftlichen Interesse der ÖBB sein - von den Einnahmen der CAT-Tickets bleiben dem Vernehmen nach den ÖBB 50% gegenüber ca. 18% bei Schnellbahn-Tickets. Es ist jedoch sicherlich nicht im Interesse der Gesamtheit der Fahrgäste und auch nicht im Interesse der infrastrukturfinanzierenden Allgemeinheit.

Daher ist es erstaunlich, dass diese Schlechterstellung der „alltäglichen“ Fahrgäste in den letzten beiden Jahren zu keinerlei Aktivität von Verkehrsminister Faymann geführt hat. Fast

drängt sich der Eindruck auf, dass der Flughafen in der Minister-Prioritätenreihung eine höhere Wertigkeit genießt als normalsterbliche WählerInnen und Schnellbahn-Fahrgäste aus der Region.

Ebenso erstaunlich ist das Schweigen des Ministers zu den mit dem Umbau des Flughafenbahnhofs erfolgten weiteren Verschlechterungen für S-Bahn-BenutzerInnen gegenüber CAT-BenutzerInnen: Während S-Bahn-Fahrgäste nun jahrelang umständliche Provisorien und weite Wege zwischen Bahnsteig und Ankunftshalle in Kauf nehmen müssen, blieb der Weg zum CAT „zufällig“ kurz und überdies gut ausgeschildert.

Schließlich wurde mit dem Umbau des Bahnhofs auch dessen betriebliche Nutzung verschlechtert – gekrümmte statt gerade Bahnsteigkanten erschweren den barrierefreien Zugang und schließen die schaffnerlose Benutzung mit Fahrzeugen ohne Außenkamera aus; auch dazu hat der Verkehrsminister konsequent geschwiegen.

Neben einer geänderten Prioritätensetzung im Sinne eines 15-Minuten-Intervalls der S7 ist der (zumindest selektiv) zweigleisige Ausbau der S7 bis Wolfsthal und der vergleichsweise einfach zu vollendende Lückenschluss zum Bahnhof Petrzalka in Bratislava nötig. Es gibt dafür auch Bereitschaft privater Dritter, sich für ein solches Projekt finanziell zu engagieren. Der Bedarf steht wohl außer Streit, siedeln sich doch zunehmend BürgerInnen aus der slowakischen Hauptstadt und ihrer Umgebung in den Gemeinden diesseits der österreichischen Grenze an, auch generell nehmen grenzüberschreitende Verflechtung und Berufs- und Freizeitverkehr zügig zu. Nicht umsonst wurde im Mai 2008 von einem slowakischen Busunternehmen bereits ein Linienverkehr zwischen Bratislava und Bhf. Wolfsthal eingerichtet, der mit einem Halbstundentakt doppelt so oft wie die S7 ab Wolfsthal verkehrt. Aus Klimaschutzperspektive und im Hinblick auf die Kapazität wäre ein elektrisch betriebenes, schienengebundenes Verkehrsmittel dem klar vorzuziehen. Die bestehenden Bahnstrecken über Marchegg bzw. Kittsee sind von ihrer Lage her nicht zur Deckung dieser regionalen Verkehrsbedürfnisse geeignet.

Die anstatt des Lückenschlusses der S7 nach Bratislava von den ÖBB so vehement betriebene Götzendorfer Spange ist demgegenüber nicht im Sinne optimaler Schienenverkehrs-Bedingungen, sondern vor allem wegen der begleitenden, teilweise mit Bahngeldern finanzierten Straßenneubauten „prioritär“ für Lokal- und Regionalpolitik (und bestimmte Kreise in den ÖBB). Es wäre dringend wünschenswert, dass das zuständige Regierungsmitglied an der Spitze des BMVIT die SteuerzahlerInnen zB im Rahmen der gesetzlichen Mitverantwortung bei der Festlegung der Infrastruktur-Rahmenpläne der ÖBB vor derlei schützt und endlich auf sparsamen und zweckmäßigen Einsatz von Schienen-Infrastrukturgeldern achtet, wie auch vom Rechnungshof bereits wiederholt und nicht grundlos gefordert.

Das - klimapolitisch ohnedies nötige - rasche Ausschöpfen aller Spielräume für ein bestmögliches, leistbares Schienenverkehrsangebot in diesem Raum wäre eine wesentliche Entlastung für Pendlerinnen und Pendler der Ostregion des Bundeslandes Niederösterreich und natürlich für den „kleinen Grenzverkehr“ von und nach Bratislava.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG:

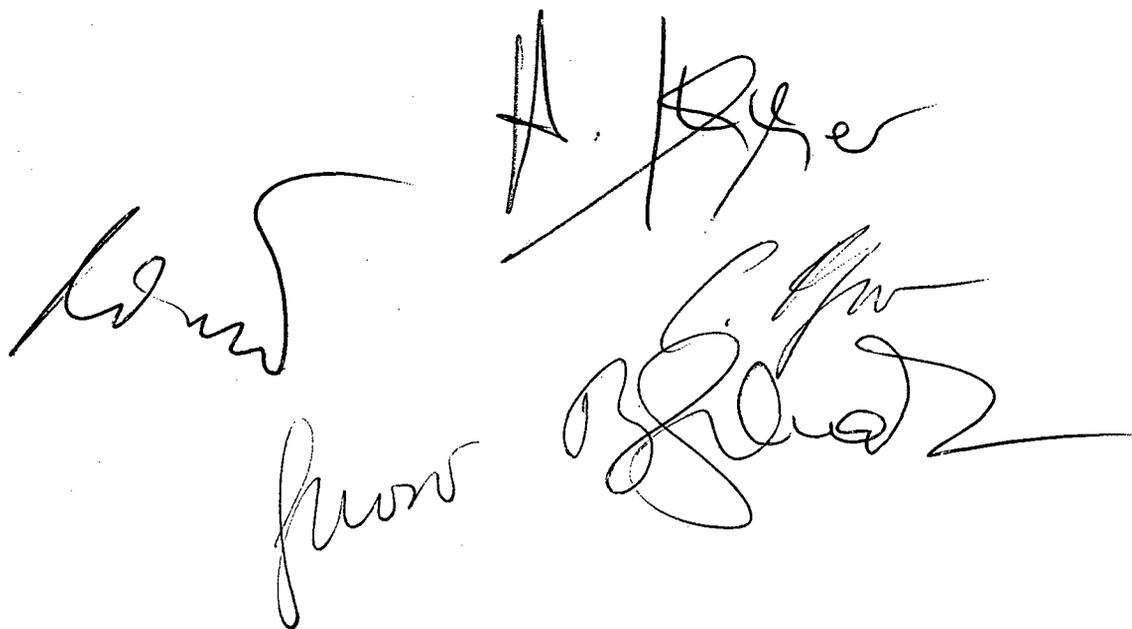
Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung und insbesondere die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie wird aufgefordert, rasche Verbesserungen bei der Schnellbahnlinie S7 für die PendlerInnen und Pendler sicherzustellen und sich in diesem Sinn für

folgende Maßnahmen - ggf. unter finanzieller Beteiligung des Landes NÖ oder Dritter
- einzusetzen:

- Möglichst rasche Einführung des Viertelstundentaktes auf der S7 bis zum Flughafen, wie anlässlich des aus öffentlichen Mitteln erfolgten Ausbaus dieser Strecke zugesagt, und Weiterführung bis Wolfsthal im Halbstundentakt.
- Ganzjährig stündliche Nachtzüge der S7 zum Flughafen bzw. zumindest bis Schwechat.
- (Zumindest selektiv) zweigleisiger Ausbau der S7 bis Wolfsthal und Lückenschluss zum Bahnhof Petrzalka.

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Verkehrsausschuss vorgeschlagen.



A. Berger
K. Schmid
G. Schwaiblmair