
605/AB XXIV. GP

Eingelangt am 10.03.2009

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-10.000/0004-I/PR3/2009

DVR:0000175

An die

Präsidentin des Nationalrats

Mag.^a Barbara PRAMMER

Parlament

1017 Wien

Wien, am . März 2009

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Moser, Freundinnen und Freunde haben am 15. Jänner 2009 unter der **Nr. 627/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Schienenverbindung Wien – Bratislava: Nutzen für die Bahn-KundInnen oder Steuergeldverschwendung für die Bauindustrie gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie beurteilen Sie die von Ihren Vorgängern betriebene Streckenführung zwischen Wien und Bratislava über die Götzendorfer Spange, die mit großem finanziellen Aufwand zu einer Fahrzeitverlängerung und Verschlechterungen für den Großteil der Fahrgäste führt?*

Die Götzensdorfer Spange stellt eine Erweiterung der bestehenden Verbindung nach Bratislava bzw. Budapest über die Ostbahn mit Anbindung des Flughafens Wien dar. Mit der Inbetriebnahme der Spange Götzensdorf wird ein erweitertes Angebot für die Fahrgäste geschaffen. Ferner wird die Region um die Bezirkshauptstadt Bruck/Leitha an den Flughafen angeschlossen, dies führt zu einer Attraktivierung des öffentlichen Verkehrsangebotes nicht nur für Fluggäste sondern auch für die große Zahl von Flughafenbediensteten aus diesem Bereich. Mit zusätzlichen Ausbauvorhaben ist über die Götzensdorfer Spange in Zukunft auch das süd/östliche Niederösterreich von Wiener Neustadt kommend über Wampersdorf direkt an den Flughafen über die Schiene angebunden.

Zu den Fragen 2 bis 9:

- *Werden Sie daran festhalten oder in der jetzigen Krisenzeit die kürzestmöglichen Entfernungen und Fahrzeiten zu geringsten möglichen Kosten und raschesten Umsetzungszeitpunkten anstreben?*
- *Bei Errichtung der Götzensdorfer Spange würden alle über den Flughafen geführten EuroCity-Züge (falls es sie wirklich geben sollte) mit nur 60km/h durch Schwechat fahren, wie können Sie diese unsinnige Routenwahl rechtfertigen?*
- *Welche Fahrgeschwindigkeiten sind für die eigens dafür nötige Verknüpfung der Flughafenschnellbahn mit der Ostbahn bei Kledering sowie für die Einmündung der Götzensdorfer Spange in die Ostbahn geplant?*
- *Wie groß ist der Zeitverlust zwischen Wien Hbf. und Bruck an der Leitha durch das Befahren des Umwegs über den Flughafen und die Götzensdorfer Spange und den Halt am Flughafen? (Bitte um Wiedergabe einer detaillierten, nachvollziehbaren Berechnung unter Berücksichtigung von relevanten Bremskurven!)*
- *Wodurch, durch welche Daten manifestiert sich, dass der Ausbau über die Götzensdorfer Spange den größten Gesamtnutzen sowohl für die Wirtschaft als auch für die Passagiere bringt? Wurde die Reihenfolge der Ausbauschnitte aufgrund einer Kosten-Nutzen-Analyse ermittelt? Wenn ja, welchen Stellenwert hatte darin der Kundennutzen? Wenn nein, warum nicht?*
- *Welche konkreten Verkehrsmengendaten liegen der Entscheidungsfindung zu Gunsten der Götzensdorfer Spange zugrunde? Wie groß ist insbesondere (in Personenfahrten und Zügen pro Tag, Nah- und Fernverkehr, Analyse und Prognose) die Nachfrage in den Relationen Flughafen – Wien, Flughafen – Slowakei, Flughafen – Ungarn, Flughafen – östliches Niederösterreich/Nordburgenland in Gegenüberstellung zu den Relationen Wien – Slowakei, Wien – Ungarn und Wien – östliches Niederösterreich/Nordburgenland?*
- *Wie hoch wäre insbesondere – im Falle einer Verlängerung bis Bratislava – die Auslastung des CAT in den Abschnitten östlich des Flughafens und in Abhängigkeit von der Intervall-dichte?*
- *Was ist an der Ausbauvariante über eine Götzensdorfer Spange nachhaltig und der zukünftigen Bedarfssituation angepasst? Soll die Priorität bei den paar tausend Fluggästen liegen, die jährlich zwischen Flughafen Schwechat und Flughafen Bratislava pendeln oder soll sie bei den über 2,5 Millionen BewohnerInnen von Wien und Bratislava liegen? Immerhin verzeichnen die ÖBB jährlich etwa 1 Million Fahrgäste zwischen Wien und Bratislava, nicht von ungefähr den größeren Teil davon über Marchegg.*

Standard im heutigen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist auch, dass Flughäfen an den internationalen Fernreiseverkehr angebunden werden. Die Götzendorfer Spange bietet hiemit die Voraussetzungen, den Flughafen Wien über eine leistungsfähige und schnelle Verbindung an das hochrangige Eisenbahnnetz anzuschließen. Die Spange wird daher auch für eine Geschwindigkeit bis zu 200 km/h ausgelegt. Dessen ungeachtet sollen auch weiterhin Fernreisezüge über die Ostbahn direkt in Richtung Budapest und Bratislava geführt werden, weshalb ein Vergleich der Fahrzeiten mit und ohne Führung von Zügen über den Flughafen nur geringe Aussagekraft besitzt. Ziel der geplanten Maßnahmen muss es sein, eine möglichst große Anzahl von Fluggästen im Fernreiseverkehr mit der Eisenbahn von bzw. zum Flughafen zu befördern, wobei das Einzugsgebiet durchaus auch die Städte Linz, Brunn, Bratislava und Budapest erfassen sollte. Überdies sollte dieser hochwertige Eisenbahnanschluss auch im Lichte einer langfristigen Stärkung der Positionierung des internationalen Flughafenstandortes Wien gesehen werden.

Ganz allgemein möchte ich zu den Ausbauvorhaben zwischen Wien und Bratislava ausführen, dass es drei Varianten/Projekte gibt, die folgendermaßen priorisiert wurden:

- **Südvariante:** Anbindung des Flughafens Wien durch den Bau der Götzendorfer Spange mit der Möglichkeit, auch direkt nach Budapest zu fahren
- **Nordvariante** (Marchegger Ast)
- **Mittelvariante** (Lückenschluss S7), mit regionalem Charakter

Zu den Fragen 10 und 11:

- *Welche Rolle wird der Strecke Wien – Flughafen – Wolfsthal zugedacht? Was steht einem Lückenschluss dieser Verbindung nach Pertzalka entgegen? Wann wird dieser in Angriff genommen?*
- *Warum ist diese Anbindung der beiden Flughäfen nicht ausreichend? Warum muss es sich dabei, um eine „Schnellverbindung“ zwischen zwei konkurrierenden Flughäfen handeln, wobei geschwindigkeitsbedingte Fahrzeitgewinne in Teilabschnitten durch die Umwegfahrt und Geschwindigkeitseinbrüche konterkariert werden?*

Der Eisenbahnlinie S7 ab Flughafen Wien und Wolfsthal kommt nach wie vor regionale Bedeutung im Personennahverkehr zu. Ein Lückenschluss zwischen Wolfsthal und Petrzalka wäre ebenfalls nur im Zusammenhang mit dem Regionalverkehr zu sehen.

Zu Frage 12:

- *Welche Auswirkungen sind auf den Modal Split im Personenverkehr in den Relationen Wien – Bratislava und Wien – Győr – Budapest zu erwarten, wenn die Autobahn A6 schon 2007 in Betrieb ging, hingegen die Fahrzeit auf der Schiene fürs erste verlängert und erst 2020 verkürzt wird, vorausgesetzt die Modernisierung der Strecke über Marchegg ist bis dahin fertig? Konterkarieren Sie durch derartige Vorgangsweisen nicht Ihre Nachhaltigkeitsziele wie Klimaschutz und Energiesparen?*

Wie bereits ausgeführt, soll durch die Anbindung des Fernverkehrs an den Flughafen Wien ein zusätzliches Angebot geschaffen werden. Die direkten Fernreiseverbindungen zwischen Wien und Bratislava bzw. zwischen Wien und Budapest werden auch hinkünftig eine Alternative zum Straßenverkehr bieten.

Zu den Fragen 13 und 14:

- *Wie sieht das Betriebsprogramm für den Güterverkehr aus, auch vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Aktivitäten im Raum Devinska Nova Ves?*
- *Warum wird, nachdem auf Grund der beträchtlichen wirtschaftlichen Aktivitäten im Raum Devinska Nova Ves der nach Westen orientierten Güterverkehr nicht durch Bratislava und über Petržalka zu leiten ist und dieser Verkehr daher hinkünftig im elektrischen Betrieb über Marchegg – Gänserndorf laufen soll, diese Strecke nicht möglichst rasch und kostengünstiger prioritär ausgebaut und elektrifiziert?*

Auf Grund der wirtschaftlichen Aktivitäten im Raum Devinska Nova Ves ist es zweckmäßig, den nach Westen orientierten Güterverkehr hinkünftig im elektrischen Betrieb über Marchegg – Gänserndorf zu leiten, weshalb diese Strecke angesichts der möglichen raschen und kostengünstigen Umsetzung vorgezogen elektrifiziert wird. Für die Elektrifizierung der Strecke Gänserndorf – Marchegg sind die für den Bau erforderlichen Finanzquoten im derzeitigen Rahmenplan 2008 – 2013 für die Jahre 2012 – 2015 enthalten. Die erforderlichen Planungen sind im Gange.

Zu den Fragen 15 bis 17:

- *Wie sind die ökologischen Gesamtwirkungen des Maßnahmenpakets einzuschätzen, insbesondere bevor 2020 auch der Ausbau des Marchegger Asts abgeschlossen ist?*
- *Wurde bei der Reihung der Maßnahmen berücksichtigt, dass das UVP-Verfahren für die Spange Flughafen – Götzensdorf jedenfalls aufwendiger sein wird als für den zweigleisigen Ausbau des Marchegger Asts?*
- *Welche Erwartungen bestehen in diesem Zusammenhang hinsichtlich der politischen Durchsetzbarkeit der Spange Flughafen – Götzensdorf, gerade auch vor dem Hintergrund, dass die Menschen im Nahbereich des Flughafens ohnehin schon durch den geplanten Bau der 3. Piste massiv betroffen sind, und wie wurde dieser Umstand in der Projektreihung berücksichtigt?*

Selbstverständlich wurde im Zuge der Projektplanung gemäß den gesetzlichen Vorgaben größter Wert auf Raum und Umwelt gelegt. Darüber hinaus zählt aber auch die Information unter Einbindung der Bürger/innen in der Projektregion zu den integrierten Bestandteilen der Planungstätigkeit. Die Verfahrensdauer für UVP-Prüfungen ist von vornherein nicht abschätzbar. Die Dauer und ein möglicherweise höherer Aufwand im UVP-Verfahren hatten daher kaum Einfluss auf die Entscheidung, ob die Götzensdorfer Spange oder der Ausbau des Marchegger Astes zuerst durchgeführt wird. Auf Grund der bisher gewonnenen Erkenntnisse im Rahmen der Projektdiskussion für die Götzensdorfer Spange kann durchaus von einer breiten Akzeptanz für das Vorhaben ausgegangen

werden, zumal dadurch auch erhebliche Verbesserungen für die betroffenen Gemeinden im Nahverkehrsangebot mit geplanten neuen Haltestellen verbunden sind und dem Umweltschutz im bestmöglichen Umfang Rechnung getragen wird.

Zu Frage 18:

- *Ist für dieses Projekt eine vorgelagerte „Strategische Prüfung Verkehr“ vorgesehen?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Gemäß den derzeitigen gesetzlichen Vorgaben ist eine „Strategische Prüfung Verkehr“ für dieses Projekt nicht erforderlich.

Zu Frage 19:

- *Welche Fortschritte wurden in den letzten 2 Jahren bei dem Projekt der Untertunnelung der Donau in Bratislava erzielt? Wie stellt sich derzeit die Finanzierbarkeit dieser Maßnahme dar, gibt es fixe Zusagen aus dem Kohäsionsfonds der EU?*

Meinem Haus liegen derzeit keine Informationen vor, wonach mit einer baldigen Realisierung dieses Projektes zu rechnen wäre.

Zu Frage 20:

- *Inwiefern und in welchem konkreten finanziellen Umfang profitierten das Land Niederösterreich und betroffene Gemeinden, indem die Streckenführung nach Budapest über die Götzendorfer Spange läuft, da diverse mit der Bahn-Trassenführung „günstig verbindbare“ Straßenbauten durch die ÖBB finanziert werden?*

Das Planungsprojekt „Spange Götzendorf“ beinhaltet einen Teil Eisenbahnplanung und einen Teil Straßenplanung. Bezüglich der finanziellen Aufwendungen für die Planung der Straße und Errichtung des Straßenprojektes (Verlegung der Landesstraße B 60 zwischen Götzendorf und Fischamend) wurde mit dem Land Niederösterreich eine Grundsatzvereinbarung geschlossen, welche eine Finanzierung des Straßenanteiles durch das Land Niederösterreich vorsieht. Die betroffenen Gemeinden profitieren durch das gemeinsame Projekt Bahn – Straße insofern, als der Straßendurchzugsverkehr der LB 60 von den Ortskernen auf die künftig parallel zur Spange Götzendorf verlaufenden Umfahrungsstraße LB 60 verlagert wird.