
627/J XXIV. GP

Eingelangt am 15.01.2009

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

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Schienenverbindung Wien - Bratislava: Nutzen für die Bahn-KundInnen
oder Steuergeldverschwendung für die Bauindustrie

Dem Ausbau des Schienennetzes zwischen den zwei Hauptstädten und mitteleuropäischen Metropolen Wien und Bratislava müsste angesichts der Wirtschafts- und kommenden Energiekrise und vor allem angesichts der EU-Klimaschutzziele endlich die dringend nötige Priorität zukommen. Mit einer Luftlinienentfernung der Zentren von nur 55 km sind Wien und Bratislava EU-weit die am nächsten beisammen liegenden Hauptstädte.

Die Schienenverbindung dieser beiden Städte ist Teil des vorrangigen TEN-Vorhabens Nr. 17 Paris–Strasbourg–München–Salzburg–Wien–Bratislava. Deshalb muss dieses Vorhaben rasch und auch kostenschonend mit sparsamem Einsatz von Steuergeldern erfolgen. Der festgelegte Trassenverlauf und die vorliegenden Planungen und Terminhorizonte laut ÖBB-Infrastruktur-Rahmenplan 2008-2013 geben nicht nur Anlass zu einer kritischen Auseinandersetzung, sondern erfordern geradezu eine Überarbeitung zu Gunsten der Zugreisenden und der SteuerzahlerInnen. Es droht eine unverantwortliche Verschwendung von Steuergeld bei gleichzeitigen Nachteilen für Zugreisende und Attraktivitätsverlust für den umweltpolitisch dringend nötigen Schienenverkehr. Maximale Schadensanhäufung wäre in Zeiten hoher Staatsverschuldung und Arbeitsplatzabbaus unverantwortlich.

Durch die für das Konjunkturprogramm beschlossene Wiederaufnahme des Baus der Güterzugumfahrung St. Pölten ohne Anbindung an den Güterbahnhof werden insgesamt fast 900 Mio Euro mit einem - laut Studie von Basler und Partner - negativen Kosten-Nutzen-Effekt von -0,11 % völlig widersinnig verprasst. Weitere rund 150 Mio Euro drohen nun durch die verkehrs-, finanz- und umweltpolitisch unsinnige Prioritätensetzung bei der Verbindung Wien-Bratislava vergeudet zu werden.

Während die Autobahn A6 bereits seit über einem Jahr in Betrieb ist, soll aus heutiger Sicht – abgesehen von der bestenfalls als Nachziehmaßnahme zu bezeichnenden Elektrifizierung Gänserndorf – Marchegg – als erstes die Verbindungsspanne vom Flughafen Wien nach Götzendorf an der Ostbahn gebaut werden. Wie ein Blick auf die Landkarte zeigt, bedeutet die Umleitung des Ostbahnverkehrs über den Flughafen eine **deutliche Verlängerung der Fahrstrecke und auch der Fahrzeit**. Unter Berücksichtigung der suboptimalen Anlageverhältnisse zwischen Wien und dem Flughafen ist ein Fahrzeitverlust zwischen Wien

und Bratislava-Petrzalka bzw. Wien und Budapest von etwa ¼ Stunde zu erwarten, was die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße weiter verschlechtern würde.

Suboptimal ist übrigens auch die Verknüpfung in Bratislava. Petrzalka liegt südlich der Donau und ist trotz räumlicher Nähe vom Zentrum aus weit schlechter erreichbar als der Hauptbahnhof, vor allem im Öffentlichen Verkehr. Zudem würde die geplante Donauunterquerung und der Bau des Bahnhofs Filiarka die bestehende zentrale Funktion des Hauptbahnhofs vernichten und neue Umsteigewege erzwingen.

Zugleich ist andererseits zu befürchten, dass der Marchegger Ast erst langfristig, bis 2020, ausgebaut und elektrifiziert wird. Erst dadurch wird die Fahrzeit Wien – Bratislava Hauptbahnhof, der wesentlich besser in die Stadt integriert ist als Petrzalka, auf konkurrenzfähige 40 Minuten verkürzt. Überdies ist diese Strecke auch die attraktivere Verbindung zwischen dem künftigen Bahnhof Wien und dem Hauptbahnhof in Bratislava, indem sie in beiden Knoten Durchbindungs- und Umsteigemöglichkeiten bietet.

Dass angesichts dieses Sachverhalts in einer Publikation der Planungsgemeinschaft Ostregion (PGO) das Erreichen einer Fahrzeit Wien – Bratislava von 35 Minuten der Götzendorfer Spange zugerechnet wird, ist rational jedenfalls nicht erklärbar.

Einige Details aus der ausführlichen Abhandlung über die „Eisenbahnverbindung Wien – Pressburg im Wandel der Zeit“ (Zeitschrift „Eisenbahn Österreich“, Ausg. 1+3/2008) mögen die Unsinnigkeit dieser Prioritätensetzung zu Lasten der Fahrgäste und SteuerzahlerInnen noch genauer argumentativ erläutern:

- Der Bahnhof Bratislava-Petrzalka liegt weit vom Zentrum, in das die Fahrgäste wollen, und ist bei einer Luftlinien-Entfernung von 3 km zum Hauptbahnhof mit diesem derzeit nur durch eine 17,9 km langen bogenreichen Schienenstrecke mit 20 Min. Fahrzeit verbunden. Der Bau einer in einem Tunnel unter der Donau verlaufenden schnelleren Bahnanbindung liegt in ferner Zukunft und würde den Fahrzeitverlust über die Götzendorfer Spange nicht wettmachen.
- Die Züge über Parndorf nach Bratislava-Petrzalka und weiter nach Kosice werden elektrisch geführt, nützen jedoch die Höchstgeschwindigkeit nicht aus, haben in Bratislava-Petrzalka Lokomotivwechsel und müssen dann im Pressburger Hauptbahnhof noch dazu gestürzt werden, was zu einer weiteren Fahrzeitverlängerung führt.
- Eine vom BMVIT vergebene Studie über die Projekte EWIWA und EWESO mit großzügigen kostenintensiven Neutrassierungen hält in ihrem Endbericht von 2001 u.a. fest, dass die vorgeschlagenen Netzelemente und unterstellten Wirkungen im wesentlichen auf Fahrzeitveränderungen und Taktverdichtungen beruhen und eine Umlegung der Verkehrsnachfrage auf einzelne Strecken keine Aussagen zu prognostischen Zugauslastungen enthält. Die Verlagerungseffekte werden nicht genannt. Entgegen den damals unterstellten Annahmen von starken Zunahmen und Verdichtungen u.a. im Fernverkehr für die Jahre nach 2007 ist davon in Relationen vom Flughafen ostwärts nichts zu erkennen, so wurde auch das Angebot von Fernzügen Wien – Budapest 2001/2002 von zehn auf sieben Zugpaare täglich zurückgenommen.
- Der Umweg der EC-Züge über den Flughafen ist kontraproduktiv und führt zu einer rund 10 Minuten längeren Fahrzeit, d.h. zu einem Fahrgastrückgang bei höheren Betriebszeiten.
- Betrachtet man die zusätzliche Verkehrsnachfrage im Personenverkehr in Relation zu den zu erwartenden Infrastruktur-Investitionskosten und Betriebskosten, so schneidet der angestrebte Vollausbau über die Spange Götzendorf gegenüber billigeren und einfacheren Maßnahmen mit um 75 % höheren Zusatzkosten je zusätzlicher Personenfahrt am schlechtesten ab. Mit einfachen, punktuellen Baumaßnahmen am Bestand wäre durch rasch für die KundInnen nutzbare Fahrzeitgewinne und Angebotsverbesserungen schon jetzt ein wesentlich größerer Nutzen und somit eine höhere Verkehrsnachfrage zu deutlich geringeren Kosten zu erzielen.

- Der Infrastrukturrahmenplan 2008-2013 sieht für den 2004 begonnenen neuen Flughafenbahnhof Wien bis zu seiner voraussichtlichen Inbetriebnahme im Jahr 2010/11 insgesamt 113,1 Mio Euro vor. Weiters ist die Neubaustrecke vom Flughafen Wien-Schwechat bis Götzendorf vorerst nur bis zur Einbindung in die Ostbahn mit Baubeginn ab 2011 und einer Inbetriebnahme bis 2015 um 144 Mio enthalten. Im Zusammenhang mit dem Wiener Zentralbahnhof wird die mit gut 46 Mio veranschlagte Verbindung von der Ostbahn zur Flughafen-Schnellbahn 2011 begonnen und bis 2014 in Betrieb genommen.
- Für den Ausbau und die Elektrifizierung der Bestandsstrecke von Gänserndorf bis Marchegg Grenze samt einer neuen, zweigleisigen Marchbrücke mit Baubeginn 2012 und einer Inbetriebnahme bis 2015/16 sind 59,7 Mio vorgesehen. Gleichzeitig ist auch der Ausbau der S80 bis 2011/12 um weitere ca. 46 Mio Euro ab 2008 vorgesehen. Schließlich soll mit Elektrifizierung und Ausbau der Strecke Stadlau - Marchegg erst nach 2022 (!) begonnen werden, einzig für die bis inklusive 2012 angesetzte Planung sind bereits 6,5 Mio Euro reserviert.
- Somit ist in den nächsten sieben bis acht Jahren im Schienenfernverkehr zwischen Wien und Pressburg/Bratislava mit keiner konkreten infrastrukturellen Verbesserung zu rechnen. Anstatt – wie von der machthabenden Politik laufend verkündet – diese Städte auch auf der Schiene fahrzeitmäßig näher aneinander zu rücken, wird durch den Umweg über den Flughafen und die Götzendorfer Spange ab 2015 gerade das Gegenteil bewirkt, wobei noch dazu ein beträchtlicher Teil der vorgesehenen Baukosten auf die Errichtung von Straßen und Lärmschutzwänden entfällt, um so allfällige Schwierigkeiten bei der UVP schon von vornherein zu vermeiden.
- Die bereits getroffene Entscheidung der auf Gewinn angewiesenen PV AG, den hochwertigen Fernverkehr mit Budapest nicht über den Flughafen führen zu wollen, lässt auch das ausschließlich den (mit der realen Marktentwicklung nicht zu vereinbarenden) Expansionsbestrebungen des Flughafens dienende Luxusprojekt des neuen Flughafen-Bahnhofs in einem fragwürdigen Licht erscheinen. Außerdem verursacht der in letzter Zeit zunehmende Güterverkehr mit der Slowakei über Parndorf-Petrzalka zeitweise auf der Ostbahn Trassenkonflikte mit dem dort verdichteten Regionalverkehr, die vorerst durch eine Blockverdichtung lösbar wären. Keineswegs aber dürfen Ausbaumaßnahmen und Elektrifizierung auf der Strecke Stadlau-Marchegg verzögert werden.
- Da mittlerweile jährlich bereits mehr als eine Million Fahrgäste auf der Schiene die österreichisch-slowakische Grenze überqueren, wovon etwa 70 % über Marchegg und nur 30 % über Kittsee fahren, und zB im Jahr 2006 der Zuwachs über Marchegg aufgrund der besseren An-, Durchbindungs- und Umsteigmöglichkeiten in Bratislava hl. st. etwa 40 % betragen hat, hingegen über Kittsee mit nur 3 % eine Sättigung erreicht wurde, hat die vom BMVIT beauftragte Studie „Beurteilung einer Attraktivierung der Bahninfrastruktur von Wien in Richtung Osten“ von 2001 nach wie vor Gültigkeit. Es sollte daher beim künftigen Ausbau dem Kundenverhalten Rechnung getragen werden.
- Da Wien und Bratislava in der Region rechts der Donau zu einem gemeinsamen Ballungsraum zusammenwachsen werden, darf der Lückenschluss der alten Pressburgerbahn über Wolfsthal nach Petrzalka/Engerau und Bratislava als Regional- und Nahverkehrsstrecke nicht vernachlässigt werden. Mit möglichst geringem Aufwand und relativ kurzfristig könnte sowohl 90% der KundInnennachfrage als auch der Anbindungsbedarf des Flughafen Wien-Schwechat berücksichtigt werden.
- Die Strecken- und Trassenführung über die Götzendorfer Spange beruht auch auf der Tatsache, dass sich dadurch das Land NÖ einige Straßenbauprojekte durch die ÖBB finanzieren lassen kann.

Gerade in Krisenzeiten müssen Infrastrukturinvestitionen die kürzestmöglichen Entfernungen und Fahrzeiten zu geringsten möglichen Kosten und raschesten Umsetzungshorizonten anstreben, um die Konkurrenzfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße wieder herzustellen und für die Zukunft zu sichern. Hinzu kommt, dass in Zeiten knapper werdender

Ressourcen der Schiene als dem effizienteren Verkehrsträger zunehmende Bedeutung für die Mobilität und die Erfordernisse der Wirtschaft zukommen wird.

In der Anfragebeantwortung 3900/AB vom 12. 4. 2006 auf die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3976/J-NR/2006 blieb Ihr Vorgänger zahlreiche konkrete Ausführungen schuldig, wodurch sich der Eindruck der Widersinnigkeit seiner Prioritätensetzung verstärkte. Die AntragstellerInnen gehen davon aus, dass unter sozialdemokratischer Verantwortung an der Spitze des BMVIT keine gleich oder ähnlich unvollständige Beantwortung wie unter damaliger BZÖ-Verantwortung erfolgt.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

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?
2. Werden Sie daran festhalten oder in der jetzigen Krisenzeit die kürzestmöglichen Entfernungen und Fahrzeiten zu geringsten möglichen Kosten und raschesten Umsetzungszeitpunkten anstreben?
3. Bei Errichtung der Götzendorfer Spange würden alle über den Flughafen geführten EuroCity-Züge (falls es sie wirklich geben sollte) mit nur 60 km/h durch Schwechat fahren, wie können Sie diese unsinnige Routenwahl rechtfertigen?
4. Welche Fahrgeschwindigkeiten sind für die eigens dafür nötige Verknüpfung der Flughafenschnellbahn mit der Ostbahn bei Kledering sowie für die Einmündung der Götzendorfer Spange in die Ostbahn geplant?
5. Wie groß ist der Zeitverlust zwischen Wien Hbf. und Bruck an der Leitha durch das Befahren des Umwegs über den Flughafen und die Götzendorfer Spange und den Halt am Flughafen? (Bitte um Wiedergabe einer detaillierten, nachvollziehbaren Berechnung unter Berücksichtigung von relevanten Bremskurven!)
6. Wodurch, durch welche Daten manifestiert sich, dass der Ausbau über die Götzendorfer 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?
7. Welche konkreten Verkehrsmengendaten liegen der Entscheidungsfindung zu Gunsten der Götzendorfer 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?
8. 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 Intervalldichte?

9. Was ist an der Ausbauvariante über eine Götzendorfer 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.
10. Welche Rolle wird der Strecke Wien – Flughafen – Wolfsthal zugedacht? Was steht einem Lückenschluss dieser Verbindung nach Petrzalka entgegen? Wann wird dieser in Angriff genommen?
11. 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?
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?
13. Wie sieht das Betriebsprogramm für den Güterverkehr aus, auch vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Aktivitäten im Raum Devinska Nova Ves?
14. Warum wird, nachdem auf Grund der beträchtlichen wirtschaftlichen Aktivitäten im Raum Devinska Nova Ves der nach Westen orientierten Güterverkehr nicht durch Bratislava und über Petrzalka 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?
15. Wie sind die ökologischen Gesamtwirkungen des Maßnahmenpakets einzuschätzen, insbesondere bevor 2020 auch der Ausbau des Marchegger Asts abgeschlossen ist?
16. Wurde bei der Reihung der Maßnahmen berücksichtigt, dass das UVP-Verfahren für die Spange Flughafen – Götzendorf jedenfalls aufwendiger sein wird als für den zweigleisigen Ausbau des Marchegger Asts?
17. Welche Erwartungen bestehen in diesem Zusammenhang hinsichtlich der politischen Durchsetzbarkeit der Spange Flughafen – Götzendorf, 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?
18. Ist für dieses Projekt eine vorgelagerte „Strategische Prüfung Verkehr“ vorgesehen? Wenn nein, warum nicht?
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?

20. Inwiefern und in welchem konkreten finanziellen Umfang profitieren 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?