

**VERKEHR** / BIM-Sprecher Wolfgang Rehm fordert, dass mit dem zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Stadlau-Marchegg anstatt 2012 schon 2009 begonnen werden soll.

# „Ostbahn muss früher fertig sein“

VON THOMAS SCHINDLER

**MARCHFELD** / Nicht nur der Bau der Marchfeld-Schnellstraße S 8 und der Außenring-Schnellstraße S 1 wurde vom Infrastrukturministerium verschoben, auch der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Ostbahn. Letztere sehr zum Ärger der Bürgerinitiative Marchfeld (BIM). Deren Sprecher Wolfgang Rehm kämpft für eine Vorverlegung des Baubeginns: „2009 muss möglich sein.“

Laut aktueller Prioritätenliste des Ministeriums soll die Ostbahn Stadlau-Marchegg frühestens 2012 ausgebaut werden. Was die Fertigstellung betrifft, wird nicht einmal ein Termin genannt. Rehm rechnet mit 2019. Der Ausbau des Nordbahn-Astes Gänserndorf-Marchegg (Staatsgrenze) soll ebenfalls 2012 beginnen. Hier ist die Fertigstellung mit 2016 angegeben.

## „Die S 8 verschlingt sechs Mal so viel“

Rehm: „Die beiden Bahnstrecken mit einer Brücke in Marchegg würden nur 100 bis 110 Millionen Euro kosten. Die S 8 allein verschlingt sechs Mal so viel.“ Warum ist die Ostbahn für



*BIM-Sprecher Wolfgang Rehm: „Der öffentliche Verkehr muss endlich Priorität bekommen.“*

FOTO: SCHINDLER

den Umweltaktivisten so wichtig? „Die Strecke hat eine wichtige Funktion im transeuropäischen Netz. Die Bahnverbindung Paris-Bratislava steht auf dieser Prioritätenliste weit oben.“ Weiteres Argument: Ende 2007 geht die A 6 (Spange Kittsee) vom Knoten A 4 bis Bratislava in Betrieb. „Parallel dazu muss es eine vernünftige Bahnverbindung geben.“

Außerdem, so Rehm, könnte der Ostbahn-Ausbau mit geringem Aufwand und relativ günstig erfolgen: „Dazu kommt noch, dass die jetzigen Dieselloks dann nicht mehr benötigt werden, was der Luftgüte wiederum zugute

kommt.“ Wie sieht es mit der Lärmbelästigung nach dem Ausbau aus? „In Breitensee müsste man auf jeden Fall eine Lärmschutzwand errichten.“

Dass die ÖVP jetzt bei den Schnellstraßen Druck machen will, sieht Rehm als „Flucht nach vorne“. „Straßen blockieren können wir auch, aber nicht für, sondern gegen die Schnellstraßen.“ Der Umweltaktivist schlägt den betroffenen Bürgermeistern eine Kooperation vor: „Wir könnten gemeinsam für den raschen Ausbau der Ostbahn kämpfen. In 35 bis 40 Minuten von Wien-Zentrum bis Bratislava...da kommt kein Auto mit.“

## DAS SAGT SCHULTES

ÖVP-Nationalrat Ing. Hermann Schultes fordert notwendige Infrastrukturinvestitionen im Marchfeld ein. Verzögerungen seitens des Verkehrsministeriums für eine infrastrukturell „vergessene Region“ seien nicht akzeptabel. „Zwischen Bratislava und Wien führt eine klassische Pendlerstrecke mit teilweise sehr unbefriedigendem Komfort, Verspätungen, übervollen Waggons und dieselbetriebenen Loks. SP-Verkehrsminister Werner Faymann hält jetzt an einer Umweltverträglichkeitsprüfung fest. Diese ist eine willkommene Begründung, um den Ausbau genauso hinauszuschleiben wie die S 8. Schiene und Straßen müssen früher möglich sein, zum Wohle der Pendler.“