



REPUBLIK ÖSTERREICH
HUBERT GORBACH
VIZEKANZLER
Bundesminister
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXII. GP.-NR
1659 /AB
2004 -06- 23
zu 1714 /J

GZ. 10000/42-CS3/04 DVR 0000175

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

Wien, *21. Juni* 2004

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1714/J-NR/2004 betreffend Kapazitätsengpässe der Westbahn im Bereich St. Pölten, die die Abgeordneten Heinzl und GenossInnen am 6. Mai 2004 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1, 3, 4 und 5:

Was tun Sie, um die bestehenden Kapazitätsbeschränkungen auf der Westbahn zu beheben?

Ist die Aussage Ihres Staatssekretärs Kuckacka, dass die Güterzugumfahrung St. Pölten erst in 10 bis 15 Jahren gebaut wird, mit Ihnen abgestimmt? Ist diese Aussage auch in Ihrem Sinn?

Haben Sie nicht das Geld in ihrem Ressort zur Verfügung oder nicht den Willen, die Güterzugumfahrung St. Pölten sofort fertigbauen zu lassen?

Was haben Sie bzw. ihrer VorgängerInnen mit den Finanzmitteln getan, die für den Bau der GZU St. Pölten vorgesehen waren?

Antwort:

Der Umbau der Gleisanlagen des Bahnhofes St. Pölten Hbf. sowie die Güterzugumfahrung sind Bestandteile des viergleisigen Ausbaues der Westbahn zwischen Wien und Linz. Als wesentlich für die Landeshauptstadt St. Pölten und deren Bevölkerung und daher seitens der Stadtverwaltung St. Pölten oftmals gefordert ist jedoch auch die Attraktivierung des Bahnhofes St. Pölten selbst. Demzufolge soll das Bahnhofsgebäude St. Pölten im Rahmen der Bahnhofsoffensive entsprechend attraktiviert und kundenfreundlicher gestaltet werden, wobei

- die Errichtung einer zentralen Bahnhofspassage
- die Neugestaltung der Kundenbereiche (behindertengerechte Ausgestaltung)
- den Umbau bestehender bzw. die Errichtung neuer Bahnsteigzugänge einschließlich erforderlicher Aufstiegshilfen
- die Errichtung eines neuen Personendurchganges im Bereich der Kremserstraße
- die Adaptierung des Bahnhofvorplatzes mit gleichzeitiger Neuordnung des öffentlichen Verkehrs sowie des Individualverkehrs

vorgesehen ist.

GZ. 10000/42-CS3/04

Die Fertigstellung dieser Maßnahmen ist für August 2007 geplant, wobei auch unmittelbare Abhängigkeiten zum Projekt „Umbau Bahnhof St. Pölten Hauptbahnhof“ (z. B. Neubau der Bahnsteige, Gleisverlegung) bestehen. Hiefür wurden die finanziellen Voraussetzungen geschaffen, die eine zügige aufeinander abgestimmte Realisierung der beiden Projekte sicherstellen, wobei entsprechende Mittelumschichtungen zu Lasten der Güterzugumfahrung vorgenommen wurden. Ein Nadelöhr im Bahnhofsbereich St. Pölten ist dadurch nicht zu erwarten, da eine spätere Realisierung der Güterzugumfahrung extern untersucht wurde und die vorgesehenen Maßnahmen, wie eine viergleisige Einfahrt aus Richtung Pottenbrunn, der Umbau des Bf. St. Pölten Hbf. mit seitenrichtigen Überholgleisen und die dreigleisige Einfahrt aus Richtung Prinzersdorf, eine ausreichende Leistungsfähigkeit sicherstellen. Unter Zugrundelegung des Prognosewertes für 2016 und Umsetzung der vorerwähnten Maßnahmen ist daher erst eine spätere Realisierung der Güterzugumfahrung erforderlich, wobei die Wiederaufnahme der Bautätigkeit rechtzeitig vor diesem Zeitpunkt, d.h. ca. 6 Jahre vorher, erfolgen sollte.

Frage 2:

Was tun Sie, um die Kapazitätsbeschränkungen auf der Südbahn zu beheben?

Antwort:

Zur Behebung der Kapazitätsengpässe auf der Südbahn werden sowohl punktuelle als auch über einzelne Streckenteile reichende Ausbaumaßnahmen gesetzt. Weiters ist in diesem Zusammenhang der 2-gleisige Ausbau der Pottendorferlinie als Ergänzungsstrecke zwischen Wien und Wiener Neustadt und die Bestandssanierung der Semmeringstrecke anzuführen.

Fragen 6 und 7:

Glauben Sie, dass die nun geschaffene Organisationsstruktur der ÖBB geeignet ist, umfangreiche langfristige Bauvorhaben zu finanzieren?

Wenn ja, was begründet ihre Haltung? Sind bereits risikogeprüfte Businesspläne für die Teilgesellschaften der ÖBB, die den Bau finanzieren werden müssen, vorhanden?

Antwort:

Zur Organisationsstruktur der Österreichischen Bundesbahnen und den daraus abzuleitenden Zielen darf auf die Erläuterungen der Regierungsvorlage zum Bundesbahnstrukturgesetz verwiesen werden:

"Die österreichische Bundesregierung sieht in ihrem Regierungsprogramm für die 22. Gesetzgebungsperiode eine Neuordnung der Österreichischen Bundesbahnen mit den Zielen einer Reduktion des Finanzierungsbedarfes der öffentlichen Hand durch Effizienzsteigerung sowie einer Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der ÖBB vor.

Durch die geplanten Maßnahmen und die damit bewirkte Effizienzsteigerung soll der Selbstfinanzierungsgrad sowohl des Verkehrs- als auch des Schieneninfrastrukturbereiches nachhaltig erhöht werden. Die Möglichkeiten zur Generierung von Finanzierungspotenzialen – angemessene Infrastrukturbenutzungsentgelte, Regionalisierungen und Public-Private-Partnership-Modelle, Querfinanzierung im Sinne des Weißbuches etc. – sollen intensiver genutzt werden.

Als wesentliche Maßnahmen sieht das Regierungsprogramm die Schaffung einer ÖBB Holding-Struktur (strategische Holding) mit Tochtergesellschaften, die Integration der Schieneninfrastrukturfinanzierung in die ÖBB sowie eine Änderung der Kostentragungspflicht des Bundes

GZ. 10000/42-CS3/04

mit Umstellung der Finanzierung auf eine mehrjährige Finanzierungsregelung mit dem Bund für die Bereiche Infrastruktur-Betrieb und Infrastruktur-Investitionen vor.

Durch die Neustrukturierung der Österreichischen Bundesbahnen soll eine Stärkung der Eigenverantwortlichkeit der Unternehmensorgane der einzelnen Teilbereiche der Österreichischen Bundesbahnen, eine Erhöhung der Transparenz in der Unternehmensführung und -rechnung, mehr Flexibilität in der Leistungserbringung sowohl im Absatz- als auch im Infrastrukturbereich und eine Verbesserung der Kundennähe erreicht werden. Die erforderliche weitere Senkung der Personalkosten wird durch die Schaffung eines flexibleren Personalmanagements sowie durch arbeitsrechtliche Begleitmaßnahmen wesentlich unterstützt. Durch die ebenfalls vorgesehene Integration der SCHIG-Finanzierung in die ÖBB-Infrastruktur werden die bisher sehr komplizierten Finanzierungsströme entflochten und eine effiziente und transparente Finanzierung der Schieneninfrastrukturinvestitionen sichergestellt."

Auf Grund der bisherigen Erfahrungen bei der Umsetzung des Bundesbahnstrukturgesetzes und der bereits vorliegenden Ergebnisse des Umstrukturierungsprozesses gehe ich davon aus, dass den oben zitierten Zielsetzungen bestmöglich entsprochen werden wird.

Frage 8:

Wie lange sind die Baugenehmigungen für die GZU St. Pölten noch gültig?

Antwort:

Die Bauausführungsfristen sind folgendermaßen festgelegt:

| | |
|-----------------------------------|------------------|
| Teilabschnitt 1 - Westabschnitt | 14. Juli 2006 |
| Teilabschnitt 2 - Abschnitt Mitte | 25. Oktober 2006 |
| Teilabschnitt 3 - Knoten Wagram | 23. Oktober 2007 |

Diesbezüglich kann jedoch hingewiesen werden, dass die Behörde gemäß Eisenbahngesetz die Bauausführungsfristen bei rechtzeitig gestelltem Antrag verlängern kann.

Mit freundlichen Grüßen

