

II- 357 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates  
XII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr  
und verstaatlichte Unternehmungen

Pr.Z1.5.905/9-I/2-1970

73 /A.B.  
zu 32 /1.  
Prä. am 20. Juli 1970

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage des Abgeordneten zum Nationalrat Melter und Genossen, Nr.32/J-NR/1970 vom 20.Mai 1970: "Güterbahnhof Wolfurt"

Zu obiger Anfrage erlaube ich mir, folgendes mitzuteilen:

Zu Frage 1)

Die Unterflurlegung des Bahnhofes Bregenz ohne Güterbahnhof ist technisch möglich.

Obwohl man eine Unterflurtrasse der Bahn nicht unbedingt vom betriebstechnischen Standpunkt als zweckmäßig bezeichnen kann - Aufgabe jedweder Erweiterungsmöglichkeit - wurden bei dem Projekt bisher vor allem städtebauliche Aspekte in den Vordergrund gestellt.

Zu Frage 2)

Die Planung der Unterflurstrecke einschließlich Rampen wurde unterbautechnisch von der planenden Stelle der Autobahn mitbesorgt. Endgültige Kosten für die Unterflurherstellungen stehen derzeit noch nicht zur Verfügung. Die Kosten der Gleis-, Sicherungs- und Fahrleitungsanlagen sowie der Hochbauten für die Bahn wurden Mitte 1968 mit 137 Millionen S veranschlagt. Zum gleichen Zeitpunkt ergab eine überschlägige Kostenschätzung für die Unterbauherstellung einschließlich der Bauprovisorien einen Betrag von 706 Millionen S, zusammen also 843 Millionen S.

./.

Auf der heutigen Preisbasis ergibt sich daher ein Schätzungsbetrag von ca. 950 Millionen Schilling.

Zu Frage 3)

Da sowohl die Unterflurlegung der Eisenbahntrasse im Raume Bregenz als auch der Bau des Güterbahnhofes Wolfurt durch Interessen veranlaßt werden, die außerhalb des Einflußbereiches der Österreichischen Bundesbahnen liegen und hiefür eine Sonderfinanzierung vorgesehen ist, würde bei Bereitstellung der entsprechenden Mittel die Güterbahnhofsverlegung nach Wolfurt nicht beeinträchtigt werden.

Zu Frage 4)

Bisher wurde hinsichtlich der Bauzeit für den Güterbahnhof Wolfurt niemals von drei, sondern stets von etwa sieben Jahren gesprochen. Ohne Zweifel ließe sich dieser Zeitraum jedoch verkürzen, allerdings nicht bis auf 3 Jahre. Was die Mittelbereitstellung anbelangt, ist bereits unter der Antwort zur Frage 3) darauf hingewiesen worden, daß die notwendige Sonderfinanzierung nach dem Veranlasserprinzip nicht dem Verkehrsressort zufällt.

Zu Frage 5)

Zur Beantwortung dieser Frage erachte ich mich in logischer Konsequenz zu den bisherigen Ausführungen zu den Fragen 1) bis 4) als nicht kompetent.

Zu Frage 6)

Bei gesicherter Finanzierung kann der Güterbahnhof Wolfurt auch ohne Entscheidung über die Führung der Autobahn im Raume Bregenz gebaut werden.

Wien, am 14. Juli 1970  
Der Bundesminister:

