

II- 357 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

XII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr
 und verstaatlichte Unternehmungen

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

73 /A.B.
zu 32 /J.
Pr. an 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 bezeich-
 nen 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 mit-
 besorgt. Endgültige Kosten für die Unterflurherstellungen
 stehen derzeit noch nicht zur Verfügung. Die Kosten der
 Gleis-, Sicherungs- und Fahrleitungsanlagen sowie der Hoch-
 bauten für die Bahn wurden Mitte 1968 mit 137 Millionen S
 veranschlagt. Zum gleichen Zeitpunkt ergab eine überschlä-
 gige Kostenschätzung für die Unterbauherstellung einschließ-
 lich der Bauprovisorien einen Betrag von 706 Millionen S,
 zusammen also 843 Millionen S.

Auf der heutigen Preisbasis ergibt sich daher ein Schätzungsbeitrag 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 Güterbahnhofsvorlegung 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:

