



II— 2090 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr
Pr. Zl. 5901/1-1-1977

XIV. Gesetzgebungsperiode

958 /AB

1977 -03- 25
zu 93913

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. DDr. König, Dr. Fiedler und
Genossen, Nr. 939/J-NR/1977 vom 1977
01 26: "Nahverkehr".

Zum Motiventeil der Anfrage verweise ich darauf, daß die Aufteilung der für den Nahverkehr zweckgewidmeten Mittel aus der Bundeskraftfahrzeugsteuer hinsichtlich des auf ÖBB-Projekte entfallenden Anteils im Einvernehmen zwischen Bund und Ländern so erfolgt, daß der Bund 80 % jener Projekte finanziert, zu denen die Länder bereit sind, 20 % zuzuschließen. Dies bedeutet somit eine auf die Erfordernisse der Länder abgestimmte Planung und setzt daher den Konsens zwischen Bund und Ländern voraus. Zu den einzelnen Fragen erlaube ich mir wie folgt Stellung zu nehmen:

Zu 1:

Entgegen der in der Frage eingeschlossenen Behauptung werden die für die Abwicklung des Güterverkehrs notwendigen Einrichtungen ordnungsgemäß instand gehalten. Die Stationsgebäude, die seit Jahrzehnten nicht in Benützung sind, werden allerdings nur so weit instand gehalten, als dies zur Erfüllung der jetzigen Funktionen notwendig ist.

Zu 2:

Für Nahverkehrsverhaben gibt es keinerlei Schlüssel zur Aufteilung der Bundeskraftfahrzeugsteuer. Die Mittel werden projektbezogen eingesetzt, wodurch die höchstmögliche Wirtschaftlichkeit gewährleistet ist. Für den ostösterreichischen Zentralraum (Wien, Niederösterreich, Burgenland) sind im Einvernehmen mit den betroffenen Bundesländern folgende Vorhaben als vordringlich bezeichnet worden:

- Schnellbahnstation Leopoldau (Großfeldsiedlung); Arbeiten derzeit bereits teilweise abgeschlossen.
- Verdichtung des Schnellbahnverkehrs im Abschnitt Meidling - Liesing;
- Schnellbahnverbindung in Richtung Flughafen Wien - Schwechat;
- Elektrifizierung der Strecke Stockerau - Hollabrunn als Voraussetzung für die Einführung eines Schnellbahnbetriebes;
- Elektrifizierung und Ausbau der Strecke Floridsdorf - Leopoldau - Wolkersdorf bzw. Mistelbach und
- Einrichtung eines S-Bahnverkehrs nach Neusiedl am See.

Zu 3 und 4:

Da bisher die Verhandlungen mit den einzelnen Bundesländern über die Projekte und damit über die Kosten noch laufen, können nur die derzeitigen Schätzkosten einer Verwirklichung angegeben werden. Diese betragen ca. 2,5 Mrd. S.

Zu 5:

Es ist richtig, daß die äußerst vorsichtigen Frequenzschätzungen infolge des attraktiven Angebotes durch die tatsächliche Inanspruchnahme übertroffen wurden. Allerdings ist nach Inbetriebnahme der S-Bahn-Stammstrecke die Frequenz nicht sprunghaft auf den heutigen Stand angestiegen, sondern wurde erst durch eine Reihe von flankierenden Maßnahmen positiv beeinflußt (z.B. Ausrichtung der übrigen öffentlichen Verkehrsmittel auf den S-Bahnverkehr, verbesserte Einbindung der S-Bahnhaltepunkte in den übrigen öffentlichen Verkehr und Wohnbauaktivitäten im Bereich der S-Bahnstrecke).

Schon im Jahre 1954 hatte mein Amtsvorgänger Dipl.Ing. Karl Waldbrunner erkannt, daß ein schnellbahnmäßiger Betrieb auf einer in wesentlichen Teilen vorhandenen Eisenbahnlinie quer durch Wien einen wertvollen Beitrag zur Verbesserung der innerstädtischen Verkehrsverhältnisse leisten könne und erteilte den ÖBB den Auftrag, ein Projekt für die Wiener Schnellbahn auszuarbeiten. Da jedoch Ende der 50-er Jahre vom damaligen ihrer Partei angehörenden Finanzminister den ÖBB Investitionsmittel bei weitem nicht in dem erforderlichen Ausmaß zur Verfügung gestellt worden waren, konnte das S-Bahnprojekt schließlich nur mit Hilfe eines mit der Gemeinde Wien geschlossenen Vorfinanzierungsabkommens aus dem Jahre 1958 verwirklicht werden.

Zu 6:

Die ersten Gespräche zwischen den Österreichischen Bundesbahnen und der Gemeinde Wien über die Möglichkeit eines Ausbaues der S-Bahn auf den bestehenden Bahntrassen wurden 1954 aufgenommen.

Zu 7 und 8:

Die in der Beantwortung der Frage 2 genannten Projekte sind geplant und hiefür liegen auch die Kostenschätzungen vor. Sie sind derzeit Gegenstand von Verhandlungen mit den Ländern. Die Einordnung dieser vordringlichen Vorhaben in das längerfristige Konzept erfolgte bereits in den letzten beiden Jahren im Zusammenhang mit den Arbeiten der VVO.

Zu 9, 10 und 11:

Die Frage kann sich offenbar nur auf einen Vorstandsbeschuß der ÖBB hinsichtlich der Rückstellung der Elektrifizierung der Vorortelinie beziehen, für die ein Schnellbahnprojekt gar nicht vorlag. Da ein solches im Prioritätenkatalog der Stadt Wien gar nicht gefordert wurde, schien die Güterverkehrsabwicklung in einer umweltfreundlicher Form auch mittels Dieselloks gewährleistet. Damit sind auch die Fragen 10 und 11 beantwortet.

Zu 12:

Nein.

Zu 13:

Der Ausbau des S-Bahnnetzes kann, wie bereits ausgeführt, nur im Einvernehmen mit den betroffenen Bundesländern erfolgen. Im übrigen sind mir bisher keine Alternativen der Wiener ÖVP zum forcierten Ausbau des Wiener S-Bahnnetzes zugegangen, sodaß mir auch die Beurteilung derselben nicht möglich ist, abgesehen davon, daß es sich dabei zweifellos nicht um einen Akt der Vollziehung handelt, über den gemäß § 90 GOG Auskunft zu erteilen ist. Damit erledigt sich auch Frage 14.

Wien, 1977 03 22
Der Bundesminister:



(Erwin Lanc)