



II - 194 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates
XV. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5905/16-1-1979

59 IAB

1979-08-24

zu 59 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. DDr. König und Genossen,
Nr. 59/J-NR/1979 vom 1979 07 03,
"Zeitplan und Kosten für die Ver-
wirklichung des Schienenverbund-
projektes in Wien".

Ihre Anfrage beehre ich mich, wie folgt zu beantworten:

Zu 1 und 2

Mit den Vorarbeiten für den 2-gleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Vorortelinie wurde bereits begonnen.

Der Abschluß der Bauarbeiten auf der Vorortelinie ist nach dem derzeitigen Stand der Planung für 1986 vorgesehen. Er ist allerdings nicht nur abhängig von den Tunnelsanierungsmaßnahmen, Brückenneu- bzw. -umbauten sowie Bogenbegradigungen und der Elektrifizierung, sondern auch von der Neuordnung und den Verknüpfungen des Verkehrs in den Haltestellenbereichen.

Die Ausbauten an der Vorortelinie sowie der Bau der U 3 werden nicht nur für den innerstädtischen Verkehr bedeutsam sein, sondern wichtige Schnellverbindungen im Rahmen des Verkehrsverbundraumes Ost, in welchem ca. 40 % aller Österreicher leben, darstellen. Die Einrichtung dieser Verkehrslinien erfordert umfassende städtebauliche und verkehrstechnische Planungen und naturgemäß einvernehm-

liches Vorgehen mit den beteiligten Gebietskörperschaften, insbesondere mit der Stadt Wien. Hier wird schon in der Bauphase so vorzugehen sein, daß sowohl auf die betrieblichen Erfordernisse der Bahn als auch auf Umweltschutzbelange und das Interesse an möglichst geringen, vom Bau und dem Betrieb der Vorortelinie ausgehenden Belastungen der umliegenden Wohngebiete, insbesondere durch Lärm, Bedacht genommen wird.

Die geschätzten Kosten für die baulichen Anlagen auf der Vorortelinie werden sich auf rund 1,4 Mrd S, die Investitionen für den Fahrpark auf rund 0,35 Mrd S belaufen, sodaß die Gesamtkosten derzeit mit etwa 1,75 Mrd S abzuschätzen sind.

Zu 3 und 4

Vorarbeiten für den Ausbau der Flughafenbahn, wie die Abtragung des ehemaligen Empfangsgebäudes des Bahnhofes Wien Aspangbahnhof, wurden bereits 1978 begonnen, um Platz für die kreuzungsfreie Einbindung der Flughafenbahn in die S-Bahnstammstrecke zu schaffen. Mit den Vorarbeiten für den 2-gleisigen Ausbau der Flughafenbahn vom Bahnhof Wien Nord zum Flughafen Schwechat wird noch heuer begonnen. Die Durchführung des Teilabschnittes Wien Nord zur Landesgrenze Wien erfolgt im Rahmen des Vertrages über das Schienenverbundprojekt. Die Ausbaumaßnahmen auf niederösterreichischem Gebiet können parallel hiezu erfolgen. Eine Vereinbarung mit dem Land Niederösterreich besteht noch nicht.

Die Kosten für den Abschnitt Wien Nord - Landesgrenze Wien werden für den baulichen Teil auf 2,13 Mrd S und für Fahrparkinvestitionen auf 0,4 Mrd S, insgesamt somit auf rund 2,53 Mrd S geschätzt. Die bautechnischen Kosten für den niederösterreichischen Abschnitt werden mit rund 0,4 Mrd S angenommen.

Mit dem Abschluß der notwendigen Um- bzw. Ausbauten ist voraussichtlich 1987 zu rechnen.

Zu 5

Neben der bereits im Sommerfahrplan 1979 in Betrieb genommenen Schnellbahnlinie Stockerau - Hollabrunn und der mit Winterfahrplan 1979/80 den Betrieb aufnehmenden S-Bahnlinien Wien Süd - Neusiedl am See werden über die in den Anfragepunkten 1 - 4 genannten Vorhaben hinaus in den nächsten Jahren im Raum Wien zur Attraktivierung des öffentlichen Nahverkehrs die Einrichtung des Umsteigebahnhofes Philadelphiabrücke, der Ausbau der Strecke Leopoldau - Wolkersdorf - Mistelbach mit Einbindung in die Schnellbahnstammstrecke, der Ausbau des Bahnhofes Leopoldau, der schnellbahnmäßige Ausbau der Strecke Meidling - Liesing, sowie der Ausbau der Strecke Erzherzog Karl-Straße - Hirschstetten/Aspern in Angriff genommen bzw. vollendet. Die Finanzierung dieser Vorhaben ist durch entsprechende Verträge mit den betreffenden Gebietskörperschaften gesichert. Über einen nahverkehrsgerechten Ausbau der Strecke Wien FJB - Heiligenstadt - Tulln stehen Verhandlungen zwischen den ÖBB und den Ländern Wien und Niederösterreich vor dem Abschluß.

Mit dem 1978 erfolgten Baubeginn des nach modernsten Erkenntnissen konzipierten Zentralverschiebebahnhofes Wien wurde eines der bedeutendsten Großbauvorhaben der ÖBB in Angriff genommen. Bis zur Fertigstellung wird ein Auftragsvolumen von insgesamt 2,2 Mrd S der Wirtschaft zufließen und damit rund 950 Arbeitsplätze sichern. Das Projekt wird darüber hinaus, infolge seiner nach modernsten Gesichtspunkten erstellten Konzeption, einen technologischen Impuls für die ausführende Industrie bedeuten.

Erste positive Auswirkungen für den Gütertransport werden eintreten, wenn der Ausfahrteil der Anlage fertiggestellt und Zugbildeaufgaben nach Kledering verlegt werden können. Nach voller Inbetriebnahme Mitte der Achtzigerjahre können täglich 6.000 Güterwagen automatisch zu neuen Zügen rangiert werden. Diese Leistung ist höher als sie jetzt von den 16 im Wiener Raum befindlichen Verschiebebahnhöfen erbracht wird. Vor allem aber kann durch die Konzentration der Wagentütermanipulation auf einen Bahnhof die Beförderungsdauer sehr erheblich verkürzt werden.

Der Zentralverschiebebahnhof wird die Absiedlung der Verschiebanlagen aus dicht verbauten Stadtgebieten ermöglichen und die Umweltbelastung für die umliegenden Wohngebiete bedeutend vermindern. Die entbehrlich gewordenen Anlagen können geschleift oder in Zusammenhang mit der Stadtplanung für andere Zwecke verwendet werden.

Der etappenweise zweigleisige Ausbau der Donauländebahn als Zubringerstrecke zum Zentralverschiebebahnhof Wien sowie eine Verbesserung der Anlagen der Strecke Wien Süd - Gramatneusiedl, einschließlich der Bahnsteiganlagen im Bahnhof Wien Süd (Ostseite), sind ebenfalls geplant.

Zu 6

In den Vereinbarungen über das Schienenverbundprojekt ist eine Prüfung darüber vorgesehen, ob die Finanzierung des Vorhabens im Wege einer Sondergesellschaft erfolgen soll. Diese Prüfung ist gegenwärtig noch nicht abgeschlossen.

Wien, 1979 08 21
Der Bundesminister

