



REPUBLIK ÖSTERREICH
Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5905/36-1-1981

II-3377 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

1539/AB
1982 -01- 29
zu 1526/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. Dr. König und Genossen, Nr.
1526/J-NR/1981 vom 1981 11 30, "Flug-
hafenbahn nach Schwechat"

Ihre Anfrage beehre ich mich, wie folgt zu beantworten:

Im allgemeinen

Der mit erheblichen Bundesmitteln errichtete moderne S-Bahn-
hof für einen geplanten Schnellbahnverkehr vom Flughafen zum
Air-Terminal im AEZ entspricht für den Flughafen Wien Schwe-
chat dem Weg, der heute in modernen Großstädten, zur Anbin-
dung des Stadtverkehrs an die meist außerhalb der Stadtge-
biete liegenden Flughäfen, oft unter Einsatz großer finanzi-
eller Mittel begangen wird.

Die Beantwortung der vorliegenden Anfrage setzt sich daher
zunächst damit auseinander, ob der Zeitpunkt der Errichtung
des Flughafenbahnhofes richtig gewählt war. Diese Frage ist
uneingeschränkt zu bejahen, da im Zusammenhang mit dem Bau
der zweiten Piste für den Flughafen Schwechat, die Herstel-
lung des Flughafenbahnhofes in kostengünstiger offener Bau-
weise durchgeführt werden konnte. Es wäre verfehlt gewesen,
angesichts der grundsätzlichen Notwendigkeit der Flughafen-

schnellbahn mit dem Bau des Bahnhofes zuzuwarten, zumal eine Verzögerung auch die Kosten für dieses Bauwerk wesentlich vergrößert hätte. Von einem Symbol öffentlicher Verschwendung kann daher nicht gesprochen werden.

Dazu kommt, daß für den Flughafen Wien eine Bahntrasse der alten Preßburgerbahn zur Verfügung steht; einer Bahn, die von der Bevölkerung als ein Flughafenzubringer und darüberhinaus als Nahverkehrsverbindung bis Fischamend oder bis nach Wolfsthal wiederholt verlangt wurde. Die Beantwortung der Frage muß sich daher weiters darauf beziehen, warum trotz des sinnvollen und terminökonomischen Baues des Bahnhofes der volle Schnellbahnbetrieb noch nicht aufgenommen werden konnte.

Dazu ist zu sagen, daß die Österreichischen Bundesbahnen mit dem Bau des Flughafenbahnhofes und der unmittelbar anschließenden Streckenabschnitte eine wichtige Betriebsvoraussetzung geschaffen haben. Auch das Bundesland Wien hat sich in einem eigenen Vertragswerk mit dem Bund bereit erklärt, sich bis zur Stadtgrenze an den Kosten für einen schnellbahnmäßigen Ausbau in dem für Nahverkehrsvorhaben vorgesehenen Ausmaß zu beteiligen. Im Gegensatz dazu war es bisher noch nicht möglich, für einen analogen Ausbau der auf niederösterreichischem Gebiet liegenden Streckenabschnitte eine Bereitschaftserklärung des Bundeslandes Niederösterreich zu einer anteiligen Kostenübernahme zu erreichen.

Zu 1 und 2

Für den Ausbau des Bahnhofes Flughafen Wien/Schwechat, einschließlich der anschließenden Streckenabschnitte, wurde in den Jahren 1974 - 1978 ein Gesamtbetrag von rund 330 Mio S aufgewendet.

Der zwischen dem Bund und dem Land Wien im Jahre 1979 abgeschlossene Vertrag gemäß Art. 15 a B-VG sieht für den Ausbau der Flughafenschnellbahn auf Wiener Gebiet Investitionsmittel in der Höhe von 2,1 Mrd S vor. Die Planungen für den Wiener Streckenabschnitt werden in Kürze abgeschlossen; für Vorarbeiten wurden bisher 30 Mio S ausgegeben. Die Bauarbeiten für die Flughafenschnellbahn im Bereich des Landes Wien werden bei der Abzweigung aus der Schnellbahnstammstrecke, das ist bei der Haltestelle Rennweg, nach Abschluß der notwendigen eisenbahnrechtlichen Verfahren, voraussichtlich 1982 beginnen.

Zu 3 und 4

Für den niederösterreichischen Bereich liegen zur Zeit noch kein entsprechender Ausbaupvertrag und auch noch keine konkreten Kostenschätzungen vor.

Daher ist eine Aussage über die Aufnahme des Schnellbahnbetriebes bis zum Flughafen Wien derzeit nicht möglich.

Die Aufnahme des Schnellbahnbetriebes auf dem Teilbereich Haltestelle Rennweg - Stadtgrenze Wien ist für 1987 vorgesehen.

Zu 5

Der Flughafenschnellverkehr des Kraftwagendienstes der ÖBB wurde in seiner grundsätzlichen heutigen Form im Einvernehmen mit dem Dachverband der am Flughafen Wien Schwechat akkreditierten Fluggesellschaften am 1. November 1961 einge-

richtet. Zum gleichen Zeitpunkt haben die Fluggesellschaften die von ihnen selbst betriebenen Flughafenzubringerdienste eingestellt und daran die Bedingung geknüpft, daß die ÖBB diesen Verkehr selbst, zu einem Standard, der dem internationalen Reisepublikum angepaßt ist, führen.

Im Jahre 1980 wurden auf der Kraftfahrlinie Wien/City Air Terminal - Flughafen Wien Schwechat Einnahmen in der Höhe von 15,3 Mio S erzielt, denen aufgrund des bestehenden Verkehrsumfanges Aufwendungen in der Höhe von 13,9 Mio S gegenüberstanden.

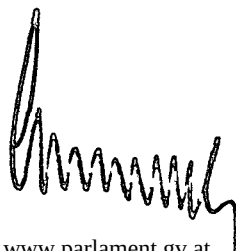
Ob nach Betriebsaufnahme der Flughafenschnellbahn die Schnellbuslinie weitergeführt wird bzw. welche Einsparungen mit einer eventuellen Einstellung der Autobuslinie verbunden wären, läßt sich derzeit noch nicht prognostizieren. Sollte eine genügend große Verkehrsnachfrage nach einer solchen Autobuslinie nach Aufnahme des Schnellbahnbetriebes bestehen, würden die ÖBB die Buslinie weiterführen.

Zu 6

Wie schon einleitend dargestellt, war für den vorgezogenen Bau des Flughafenbahnhofes die im Zusammenhang mit der Errichtung der zweiten Piste mögliche offene und damit kostengünstige Bauweise maßgeblich.

Im übrigen gilt auch hier, daß für Nahverkehrsprojekte neben betriebswirtschaftlichen Grundsätzen auch gemeinwirtschaftliche Maßstäbe anzulegen sind.

Wien, 1982 01 27
Der Bundesminister



www.parlament.gv.at