



II-726 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH  
DER BUNDESMINISTER FÜR  
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
Tel. (0222) 711 62-9100  
Teletex (232) 3221155  
Telex 61 3221155  
Telefax (0222) 713 78 78  
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5901/58-4-90

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der  
Abg. Monika Langthaler und Freunde vom  
12.12.1990, Nr. 123/J-NR/1990, "Ausbau  
der Schnellbahnverbindung Wien - Flughafen  
Schwechat"

178 IAB  
1991 -02- 12  
zu 123 J

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Welche konkreten Beschlüsse bzw. Vereinbarungen gibt es auf Bundesebene, um Finanzierungsmöglichkeiten für den Ausbau der Bahnverbindung Flughafen Schwechat - Wien Zentrum zu fassen?"

Der Ausbau der Flughafenbahn ist für den Bereich der Stadt Wien in der "Absichtserklärung über den Ausbau der Infrastruktur der ÖBB im Raum Wien" vom 27. Juni 1990 enthalten.

Vom Land Niederösterreich wird ein Nahverkehrsvertrag zum Ausbau der Preßburgerbahn (einschließlich Flughafenbahn) angestrebt.

Bedingung für den Ausbau und die Verlegung der S 7 (zur Ostbahn und Einbindung in den Nahverkehrsteil des Bfes Wien) auf Wiener Gebiet ist die vertragliche Klärung der in Niederösterreich zumindest bis zum Flughafen notwendigen Maßnahmen, die mit jenen der Stadt Wien in einem verkehrstechnisch ausgewogenen Verhältnis stehen müssen.

- 2 -

In der in meinem Ressort eingerichteten Arbeitsgruppe wurde bereits ein verkehrstechnischer Realisierungsvorschlag ausgearbeitet. Die finanziellen Abklärungen mit dem Land Wien bzw. mit dem Land Niederösterreich sind noch zu treffen.

Zu Frage 2:

"Welche Finanzmittel werden benötigt, um die derzeitig eingleisige Strecke zweigleisig auszubauen und zwischen Wien Flughafen und dem Knotenpunkt Wien Mitte eine attraktive Schnellbahnverbindung mit einem 15-Minuten-Takt einzurichten?"

Der Ausbau der derzeitigen Flughafenbahn S 7 erscheint nach der im Auftrag der Planungsgemeinschaft Ost (PGO) vergebenen Studie Prof. Engels (TU Wien) auch nach einer generellen Trassenkorrektur mit sehr hohem Investitionsaufwand (über 2 Mrd. S) nicht attraktiv.

Demgegenüber stellt Prof. Engel alternativ eine schrittweise Realisierung vor:

- zweigleisiger Ausbau Flughafen - Schwechat
- Einbindung in die Ostbahn und Errichtung der "Station Wien Süd" mit Zugang zur U1
- Verlängerung bis Meidling bzw. über die Verbindungsbahn
- entsprechende Verlagerungen des Güterverkehrs

Zu Frage 3:

"Wie hoch ist das Passagieraufkommen (täglich) auf dem Flughafen Wien Schwechat?"

Im Jahr 1990 lag das durchschnittliche tägliche Passagieraufkommen bei 15.000. Der Spitzenwert wurde am 24.5.1990 mit 28.819 Passagieren erreicht.

- 3 -

Zu Frage 4:

"Wieviel Prozent der Passagiere reisen mit PKW's, Taxis, Bussen, Bahnen an bzw. ab?"

Aufgrund einer repräsentativen Befragung von rund 15.700 Passagieren im Jahr 1987 verteilen sich die ankommenden (abfliegenden) Fluggäste auf die anschließenden Verkehrsmittel wie folgt:

PKW	51 %
Taxi	26 %
Linienbus (Wien)	13 %
Sonder- od. Charterbus	5 %
Leihwagen	2 %
Bahn	2 %
Sonstige	1 %

Zu Frage 5:

"Sind Ihnen Untersuchungen bekannt, aus denen hervorgeht, wie sich der modal split der Beschäftigten am Wiener Flughafen aufteilt?"

Eine vollständige Untersuchung über den modal split der am Flughafen Wien Beschäftigten wurde bisher nicht durchgeführt.

In der Studie von Prof. Engel wird lediglich ausgeführt, daß 30 % der Beschäftigten des Wiener Flughafens (6300 am 1. April 1990) zwischen 8 Uhr und 16 Uhr arbeiten, 70 % ihre Schicht rund um die Uhr verrichten.

- 4 -

Zu Frage 6:

"Können Sie einen spätestmöglichen Zeitpunkt nennen, nach dem ein zweigleisiger Ausbau mit attraktiven 15-Minuten-Takt realisiert sein wird?"

Ein Zeitpunkt kann im Hinblick auf die erforderliche gesonderte Finanzierung derzeit noch nicht genannt werden.

Zu Frage 7:

"Haben Gespräche mit dem Finanzminister stattgefunden, um bereits im Zuge des Bundesvoranschlages 1991 für diese Bahnverbindung Mittel zur Verfügung zu stellen?"

Die finanzielle Abklärung wurde - wie schon der Antwort zum Fragepunkt 1 entnommen werden kann - noch nicht abgeschlossen.

Zu Frage 8:

"Wie sehen die Vorstellungen der Bundesländer Wien, Niederösterreich bzw. Burgenland aus, den Ausbau dieser Schnellbahnverbindung betreffend?"

Entsprechend den Informationen, die meinem Ressort vorliegen, besteht zwischen den Ländern Wien und Niederösterreich hinsichtlich des Ausbaues der Flughafen-Schnellbahn Richtung "Bahnhof Wien" (Wien Südost) grundsätzliche Übereinstimmung. Seitens des Landes Burgenland wird insbesondere der Ausbau der Strecke Parndorf-Petrzalka (-Bratislava) favorisiert.

Zu den Fragen 9 und 10:

"Mit welcher Reduktion des motorisierten Individualverkehrs rechnet Ihr Ministerium, sollte diese Strecke zweigleisig und attraktiv ausgebaut sein?"

Welche Reduktionen der Abgase wären damit verbunden?"

- 5 -

Aufgrund des derzeitigen Planungsstandes sind noch keine gesicherten Aussagen über die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und über die damit verbundene Reduktion der Abgase möglich.

Wien, am 12. Februar 1991

Der Bundesminister

