



II- 496 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
XIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr. Zl. 5.905/2-I/1-1972

184 / A.B.
zu 184 / J.

Wien, am 1. März 1972

Präs. am 8. März 1972

ANFRAGEBEANTWORTUNG

=====

betreffend die schriftliche Anfrage der Abgeordneten zum Nationalrat Hahn und Genossen: Zentralrangierbahnhof im Raum Wien. (Nr. 184/J-NR/1972 vom 21. Jänner 1972).

Zu obiger Anfrage erlaube ich mir, folgendes mitzuteilen:

Zu Frage 1)

Die Österreichischen Bundesbahnen beschäftigen sich seit Jahren mit einer Rationalisierung des Rangierbetriebes im Raume Wien. Die Projektierung dieses Vorhabens ist zurzeit noch im Planungsstadium. Generelle Studien ergaben, daß durch den Bau des Zentralverschiebebahnhofes (ZVB) im Raume Kledering die Rangieraufgaben, die derzeit von 16 Bahnhöfen unterschiedlicher Größe bewältigt werden, zentral mit größtem betriebswirtschaftlichen Effekt besorgt werden könnten.

Eine detaillierte Aussage über den gesamten möglichen Rationalisierungsumfang kann erst nach Abschluß der Planungsarbeiten für das Vorhaben gemacht werden, jedoch würden nach vorläufigen Berechnungen allein an Personalkosten und Kosten für Rangier-Lokomotiven pro Jahr rund 75 Millionen Schilling eingespart werden.

Zu Frage 2)

Die erwähnten Zeitungsmeldungen sind daher richtig.

Zu Frage 3)

Sobald die Finanzierung sichergestellt ist, soll mit dem Bau des ZVB begonnen werden. Bei gesicherter Finanzierung wird die Bauzeit etwa 5 Jahre betragen.

- 2 -

Zu Frage 4)

Erst nach Inbetriebnahme des Zentralverschiebebahnhofes kann die Rangiertätigkeit in den 16 genannten Bahnhöfen eingestellt und ihre Auflassung als Rangierbahnhöfe durchgeführt werden. Die Reihenfolge der Auflassungen steht noch nicht fest, jedoch wird hierbei darauf zu achten sein, daß bei Durchführung der betrieblichen Umstellungsmaßnahmen keine nachteiligen Auswirkungen für die Versorgung der Stadt Wien mit Beförderungsleistungen auftreten.

Zu Frage 5)

Da im Rahmen des derzeit üblichen Investitionsbudgets dieses Projekt nicht verwirklicht werden kann, ist eine Sonderfinanzierung erforderlich.

Eine von mehreren Möglichkeiten besteht unvorgreiflich der diesbezüglichen Haltung des Bundesministeriums für Finanzen beispielsweise darin, eine Bau- und Finanzierungsgesellschaft zu gründen, wie dies bereits bei Straßenbaufinanzierungen erfolgreich praktiziert wird.

Zu Frage 6)

Es ist richtig, daß durch den Betrieb eines Zentralverschiebebahnhofes für den Großraum Wien und Umgebung die Wagenumlaufzeit im Güterverkehr spürbar herabgesetzt werden kann.

Das genaue Ausmaß der Verkürzung der Wagenumlaufzeit kann erst nach Abschluß des im Planungsstadium befindlichen diesbezüglichen Betriebsprogrammes angegeben werden.

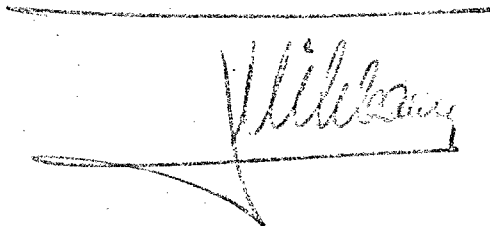
Zu Frage 7)

Der Standort Kledering wurde unter Berücksichtigung leistungsfähiger Zufahrten ausgewählt, wodurch auch ein optimaler Effekt des ZVB gewährleistet erscheint. Gleichzeitig mußte hierbei auch berücksichtigt werden, daß durch die Einbeziehung bestehender Eisenbahnanlagen (Verschiebebahnhof Simmering, Bahnhof Kledering samt Zu- und Abfahrten) also

- 3 -

durch die Verwendung von ÖBB-Liegenschaften bei der Investitionsmittelaufbringung, wesentliche Ersparnismöglichkeiten bestehen.

Der Bundesminister:

A handwritten signature in cursive script, appearing to read "Wilfried", is written over a horizontal line. Below the signature, there is a large, stylized flourish or mark that extends to the left and curves downwards.