



II-311 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates
XIV. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr
Pr.Zl. 5905/24-1-1977

1435/AB

1977 -12- 23

zu 1445/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
Abg. Hatzl und Genossen, Nr. 1445/J-NR/
1977 vom 1977 11 04, "Schnellbahnverkehr
nach Schwechat".

Ihre Anfrage erlaube ich mir, wie folgt zu beantworten:

Die Wiener Flughafenbahn ist nach einhelliger Auffassung eine für den Schnellbahnverkehr vordringlich auszubauende Strecke. Nach den in der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft vorgenommenen Planungen kommt ihr in einem künftigen Verkehrsverbund im ostösterreichischen Ballungsraum besondere Bedeutung zu. Durch den Bau des Bahnhofes Wien Schwechat - Flughafen und seine gleismäßige Einbindung hat der Bund bereits eine beträchtliche Vorleistung erbracht. Gleiches gilt auch für die anderen Strecken im Verbundplanungsraum, die unter Beteiligung der Länder an den Investitionskosten für einen schnellbahnmäßigen Betrieb ausgebaut werden. Im grundsätzlichen herrscht demnach über die Frage der Investitionsfinanzierung Übereinstimmung. Dazu möchte ich aber anmerken, daß die Frage der Länderbeteiligung an den durch die Investitionen entstehenden Folgekosten noch offen ist. Nicht zuletzt wird von der Lösung dieser Frage auch die Einrichtung des Verkehrsverbundes abhängen.

./.

Zu Frage 1 und 2

Der gegenwärtige Verkehr im 1-Stunden-Takt nach Wien Schwechat-Flughafen stellt lediglich einen ersten Schritt dar. Von den ÖBB wurden bereits Untersuchungen angestellt, welche Investitionen und sonstige Maßnahmen für eine kürzere Taktfolge etwa in einem 30-, 20- oder 15-Minutenintervall auf der Flughafenbahn vorzunehmen wären. Bei den ÖBB und der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft wird derzeit auch untersucht, welches Verkehrsbedürfnis für einen Verkehr auf der Flughafenbahn nach Fischamend vorliegt und ob dieser nicht gegebenenfalls durch Verlängerung nur einiger Zugläufe bis zum Bahnhof Markt-Fischamend befriedigt werden könnte.

Vor der Inangriffnahme des Endausbaues muß jedoch noch die Frage geklärt werden, welche Funktion der Flughafenbahn zukommen soll. Die Problematik besteht darin, daß sich zwei grundsätzliche Möglichkeiten abzeichnen.

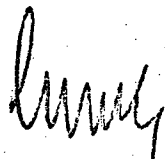
Die eine mögliche Variante wäre eine rasche Verbindung zwischen Stadtzentrum und Flughafen mit äußerst wenigen Aufenthalten und dadurch bedingter kurzer Fahrzeit infolge hoher Reisegeschwindigkeit, was vor allem für die Fluggäste und Flughafenbesucher das Optimum darstellen würde. Die Hauptaufgabe der Flughafenbahn bestünde dann in der raschen und zeitsparenden Beförderung der Reisenden vom City-Air-Terminal zum Flughafen und umgekehrt; eine solche Flughafenbahn wäre für den innerstädtischen Verkehr nur wenig dienlich.

Die zweite Variante wäre die Einbeziehung der Flughafenbahntrasse in das innerstädtische Verkehrsnetz, wodurch eine schnellbahnmäßige Erschließung des 11. Wiener Gemeindebezirkes und der Stadtgemeinde Schwechat gegeben wäre. Bei Ausführung dieser Variante müßte jedoch eine wesentlich längere Gesamtfahrzeit von der Stadt zum Flughafen, bedingt durch vermehrte Aufenthalte an Hauptverkehrsverknüpfungspunkten, in Kauf genommen werden.

Welche der beiden Varianten realisiert werden soll, muß noch gemeinsam mit den beiden betroffenen Bundesländern geklärt werden. Der Bund ist für Verhandlungen bereit. Zur Finanzierung des auf den Bund entfallenden Anteiles an den Investitionskosten stehen die zweckgebundenen Mittel aus der Bundeskraftfahrzeugsteuer zur Verfügung.

Der Termin über den Abschluß des Endausbaues hängt von den aufgezeigten Umständen ab.

Wien, 1977 12 23
Der Bundesminister



(Karl Lausecker)