

1562/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1487/J-NR/1996, betreffend Demontage von Fußgängerüberführungen bei der sogenannten Verbindungsbahn im Bereich des Wiener Gemeindebezirks Hietzing, die die Abgeordneten Petrovic, Freundinnen und Freunde am 27. November 1996 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten-

1. Ist bei künftigen Investitionsvorhaben der Österreichischen Bundesbahnen vorgesehen, daß Über- bzw. Unterführungen für den querenden FußgängerInnen- und RadfahrerInnenverkehr geschaffen werden? Wenn ja, wann soll das passieren und in welcher Art und Weise?

Antwort:

Die Verlagerung von Fernreise- und Güterzügen von der derzeitigen "Verbindungsbahn" auf einen Neubauabschnitt ist nach Realisierung des Vorhabens "Lainzer Tunnel" vorgesehen. Die Verbindungsbahn kann ab diesem Zeitpunkt verstärkt für den Nahverkehr genutzt werden. Voraussetzung dafür sind vertragliche Vereinbarungen zwischen dem Bund und dem Land Wien über die Kostentragung und die infrastrukturellen Ausbaumaßnahmen.

Derzeit wird gemeinsam mit der Stadt Wien, Niederösterreich, Burgenland, PGO und meinem Ressort das künftige S-Bahn-Konzept erarbeitet.

Die Frage der Errichtung von Über- bzw. Unterführungen für RadfahrerInnen und FußgängerInnen wird Teil der diesbezüglichen Verhandlungen sein.

2. Werden Sie dafür Sorge tragen, daß die Überquerungsmöglichkeit im Bereich Jagdschloßgasse nicht demnächst demontiert wird? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Der Fußgängersteg Jagdschloßgasse wurde im Bereich der Aufgänge im Frühjahr 1996 saniert. Das Tragwerk wird voraussichtlich in den nächsten Jahren erneuert.

Der Steg auf der Hietzinger Hauptstraße stand im Eigentum der Gemeinde Wien und wurde von dieser abgetragen.

3. Die Trasse der Verbindungsbahn könnte in Hinkunft sowohl für den Personenverkehr als auch im Rahmen einer besseren Anbindung von Süd- und Westbahn genützt werden. Werden Sie dafür Sorge tragen, daß diese Variante gegenüber anderen möglichen Lösungen exakt geprüft und einem Optimierungsverfahren unterworfen wird? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Im Rahmen der Variantenuntersuchung wurden in den Jahren 1990 und 1991 die einzelnen Lösungen im Sinne von Machbarkeitsstudien bearbeitet. Dabei wurden die verschiedenen Trassen - auch die Variante "Verbindungsbahn" - soweit untersucht, daß die grundsätzliche Realisierbarkeit der Varianten in trassierungstechnischer, bautechnischer und betrieblicher Hinsicht gesichert war. Dieser Bearbeitungsumfang bzw. diese Bearbeitungstiefe reicht erfahrungsgemäß aus, um eine Vergleichbarkeit im Sinne einer Variantenuntersuchung zu sichern.

Das Ergebnis des Variantenvergleiches ist dabei so deutlich, daß eine neuerliche Prüfung mit eventuellen Optimierungsschritten keine wesentliche Verbesserung erwarten läßt, sondern nur einen verlorenen Untersuchungsaufwand - zu Lasten der Steuerzahler - verursachen würde. Darüber hinaus ist festzuhalten, daß hinsichtlich des HL-

AG-Projektes Konsens mit der Stadt Wien besteht, der u.a. auch seinen Niederschlag im "Verkehrskonzept Wien, generelles Maßnahmenprogramm" gefunden hat. Weiters liegt seit Dezember 1993 (BGBl.Nr. 824/1993) eine Trassenverordnung vor. Das Vorhaben wurde bereits zum eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren eingereicht.

4. Derzeit wird im Bereich Auhofstraße Ecke Feldmühlgasse ein Garagen- bzw. Altersheimprojekt diskutiert, dessen Realisierung nicht nur rechtswidrig wäre, sondern auch allfällige bauliche Maßnahmen im Bereich der Verbindungsbahn erschweren oder sogar verunmöglichen würde. Werden Sie sich als fachzuständiger Minister in die Planungen einschalten, um eine Optimierungsverfahren nicht von vornherein mangels realisierbarer Alternative auf den Bereich des Lainzer Tunnels zu beschränken? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, in welcher Form und mit welchem Zeithorizont?

Antwort:

Mir kommen bei dieser Planung keinerlei Kompetenzen zu und ich kann mich daher auch nicht "in die Planungen einschalten".

Ich darf aber in diesem Zusammenhang auf die Anrainerbestimmungen der §§ 38 und 39 des Eisenbahngesetzes verweisen. So ist bei Haupt- und Nebenbahnen gem. § 38 Eisenbahngesetz die Errichtung bahnfremder Anlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu 12 Meter von der Mitte des äußersten Gleises, bei Bahnhöfen innerhalb der Bahnhofsgrenze und bis zu 12 Meter von dieser verboten. Ausnahmen können nur erteilt werden, soweit dies mit den öffentlichen Verkehrsinteressen zu vereinbaren ist. Eine Bewilligung ist allerdings dann nicht erforderlich, wenn es über die Errichtung der bahnfremden Anlagen bereits zu einer Einigung zwischen Anrainern und dem Eisenbahnunternehmen gekommen ist.

Auch für die Errichtung von die Eisenbahn gefährdenden Anlagen in der Umgebung von Eisenbahnanlagen ist gem. § 39 Eisenbahngesetz eine Bewilligung der Eisenbahnbehörde erforderlich. Diese Bewilligungspflicht entfällt nur dann, wenn es sich um eine Anlage handelt, für die nach einer anderen bundes- oder landesgesetzlichen Vorschrift

eine Bewilligung erteilt wurde. Dem Eisenbahnunternehmen ist allerdings in diesem Verfahren Partei- oder Beteiligtenstellung einzuräumen und den im Verfahren gemachten Einwendungen hinsichtlich einer Gefährdung des Eisenbahnbetriebes ist Rechnung zu tragen.