

1781/AB XXI.GP
Eingelangt am: 19.3.2001

BUNDESMINISTERIUM
VERKEHR, INNOVATION
UND TECHNOLOGIE

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1755/J - NR/2001, betreffend Infrastrukturmaßnahmen in Wien - Simmering, die die Abgeordneten Brix und Genossen am 18. Jänner 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Vorweg möchte ich feststellen, dass das Unternehmen ÖBB mit dem Bundesbahngesetz (BBG 92) ab 1.1.1993 hinsichtlich seines Absatzbereiches, also des Personen - und Güterverkehrs, in die wirtschaftliche Unabhängigkeit entlassen wurde. Aufgrund der zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des § 1 BBG 92 obliegt daher die Tarifgestaltung im Personen - und Güterverkehr sowie die Führung oder Nicht - Führung von Zügen der ausschließlichen Entscheidung des Managements der ÖBB (kaufmännischer Bereich). Dies ergibt sich sinngemäß auch aus dem Eisenbahngesetz, da durch die Änderung von § 22 mit 1.1.1993 die Mitwirkung des Hauptausschusses des Nationalrates in Tarifangelegenheiten der Eisenbahnen aufgehoben wurde.

Einflussnahmen durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie sind daher nicht möglich. Das ehemals weit gefasste Weisungsrecht des Bundesministers ist gemäß § 12 BBG 92 auf allgemeine verkehrspolitische Grundsatzweisungen und auf Anweisungen im Katastrophenfall eingeschränkt worden.

Ebenso unterliegt die Wahl von Geschäftsfeldern oder Marktstrategien der freien Entscheidung des Managements der ÖBB (Vorstand) und wird nur durch die Grenzen der Geschäftsordnung des Vorstandes eingeschränkt, die bestimmte Tätigkeiten und Maßnahmen von der Zustimmung des Aufsichtsrates abhängig machen kann. Ausnahmen sind - wie oben erwähnt - nur in den sehr eingeschränkten Fällen des § 12 BBG (Verkehrspolitische Weisung und Weisung im Falle von Naturkatastrophen) möglich. Solche Weisungen sind jedoch auch durch den Weisungsgeber (=Bund) in jedem Einzelfall anzutreffen und auch gesondert an die ÖBB zu bezahlen.

Die von mir mit den Fragen der gegenständlichen parlamentarischen Anfrage befassten Österreichischen Bundesbahnen nahmen zu den Fragen 4, 5, 7 und 9 Stellung.

Zu Frage 1:

Wie sieht der terminliche Planungsstand für Baubeginn und Fertigstellung der Simmering betreffenden Straßenbauvorhaben aus? (Bitte projektweise aufgliedern).

Antwort:

Folgende baureife Straßenprojekte liegen für den 11. Wiener Gemeindebezirk vor:
die B 225 im Abschnitt "Weichseltalweg",
die B 14b im Abschnitt "Alberner Hafenzufahrtsstraße" sowie
die B 228 im Abschnitt "Haidestraße, von 7 Haidequerstraße - ASt. Simmering".

Die beiden Vorhaben im Bereich der B 225 und der B 14b wurden über Vorschlag des Amtes der Wr. Landesregierung in das Bauprogramm als Maßnahme des Sonderprogrammes aufgenommen, wobei aber terminliche Aussagen erst nach der Genehmigung des Sonderprogrammes durch das Bundesministerium für Finanzen möglich sind.

Frage 2:

Welche konkreten Maßnahmen werden Sie setzen, um den Verkehr auf der Wiener Süd - Ost - Tangente zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen?

Antwort:

Konkrete verkehrspolitische Maßnahmen für eine Reduzierung der Verkehrsmengen auf der A 23, Südosttangente Wien sind unmittelbar nicht vorgesehen, allein der bevorstehende Bau der B 301, Wiener Südrand Straße wird bewirken, dass bei nach wie vor steigendem Verkehrsaufkommen Stauzustände auf der B 23 vermieden werden können.

Zur Erhöhung der Sicherheit ist beabsichtigt, im Großraum Wien auf dem hochrangigen Straßennetz eine Verkehrssteuerungsanlage zu errichten. Die Wiener Südosttangente wird in der ersten Ausbauphase als höchstbelastetes Straßenstück mit einer solchen Steuerungseinrichtung versehen werden. Nach bisherigen Erfahrungen aus dem benachbarten Ausland kann mit automatischen Verkehrssteuerungsanlagen eine Reduzierung der Unfallzahlen um 20 bis 30 % erreicht werden. Die Verkehrssteuerungsanlage befindet sich im Projektstadium und wird von der ASFINAG ausgeschrieben werden.

Zu Frage 3:

Wann wird der Ausbau der Schnellbahlinie S 7 abgeschlossen sein?

Antwort:

Die Wiederaufnahme des Zugbetriebes auf der S 7 ist - nach Beendigung der im Juli 2001 beginnenden Totalsperre der S 7 zwischen Rennweg und klein Schwechat - für Dezember 2002 vorgesehen. Die Restarbeiten entlang der Strecke (Bepflanzungen, restliche Oberflächenherstellungen) werden noch bis etwa Mai 2003 andauern.

Zu Frage 4:

Wie wird der Fahrplan für die S 7 aussehen? In welchen Intervallen werden die Züge geführt werden?

Antwort:

Aufgrund der Weigerung der Länder Wien und Niederösterreich einen Verkehrsdiestevertrag für eine neue S 7 mit verdichtetem Zugsangebot mit ausreichender finanzieller Bedeckung abzuschließen wird auch nach erfolgtem Streckenausbau auf der Linie S 7 das derzeitige Fahrplanangebot (30 - Minuten - Taktverkehr Wien Nord - Flughafen Wien- Schwechat, 60 - Minuten - Taktverkehr Flughafen Wien - Schwechat - Wolfsthal) in quantitativer Hinsicht beibehalten. Durch die Verbesserung der Infrastruktur ist jedoch eine Fahrzeitverkürzung zwischen Wien Nord und Flughafen Wien - Schwechat im Ausmaß von drei bis vier Minuten gegenüber heute möglich. Darüber hinaus sind Verhandlungen zwischen den ÖBB und dem Flughafen Wien über die Einrichtung eines "Flughafens Shuttles", der ebenfalls im 30 Minuten - Takt verkehren soll, im Gange.

Zu Frage 5:

Werden die Züge der S 7 auch bei der Station Zentralfriedhof und Zentralverschiebebahnhof Kledering regelmäßig und in kurzen Intervallen stehenbleiben?

Antwort:

Die Haltestelle Zentralfriedhof wird - wie alle anderen Haltestellen - im 30 - Minuten - Intervall von sämtlichen Schnellbahnzügen bedient.

Die Haltestelle Zentralfriedhof - Kledering (eine Haltestelle Zentralverschiebebahnhof Kledering existiert nicht) wird im Dezember 2002 aufgelassen, da sie aufgrund der in diesem Bereich erfolgten Neutrassierung der S 7 nicht mehr von Schnellbahnzügen angefahren werden kann.

Zu Frage 6:

Welche Maßnahmen werden Sie treffen, um die Lärmbelastung der Simmeringer Bevölkerung entlang der S 7 zu reduzieren?

Antwort:

Im Zuge des eisenbahnrechtlichen Bewilligungsverfahrens wurden die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen vorgeschrieben. Von den ÖBB werden die bescheidgemäß vorgesehenen Ausführungen (Lärmschutzwände, Lärmschutzverkleidungen an den Stützmauern, Lärmschutzfenster, etc.) errichtet.

Zu Frage 7:

Welches Wagenmaterial wird auf der S 7 vorrangig zum Einsatz kommen?

Antwort:

Wegen der Weigerung der Länder Wien und Niederösterreich einen Verkehrsdiestvertrag ausreichend zu finanzieren sind die ÖBB nicht in der Lage, neue Triebwagen für die Linie S 7 zu beschaffen. Es werden daher - wie auch auf den anderen Wiener Schnellbahnen - vorwiegend Triebwagen der Baureihe 4020 eingesetzt. Ob für den o.a. "Flughafen Shuttle" neue Fahrbetriebsmittel eingesetzt werden können, ist Bestandteil der in der Antwort 4 erwähnten Verhandlungen.

Zu Frage 8:

Ist auf der S 7 der Neubau des Bahnhofes Geiselbergstraße und des Bahnhofes Zentralfriedhof sichergestellt? Wenn ja, wann werden die Eröffnungen sein? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Die Errichtung der Haltestellen Geiselbergstraße und Zentralfriedhof wurden im Zuge des eisenbahnrechtlichen Verfahrens bewilligt. Die Inbetriebnahme dieser Haltestellen ist mit der Verkehrsaufnahme der S 7 - im Dezember 2002 - vorgesehen.

Zu Frage 9:

Werden Sie Ihren Einfluss auf die ÖBB geltend machen, damit die Intervalle der Schnellbahnlinie S 80 verkürzt werden? Wenn ja, wie? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Grundsätzlich muss festgehalten werden, dass seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie kein Eingriff auf Fahrpläne gemacht wird. In diesem konkreten Fall müsste, falls seitens des Landes Wien der Wunsch auf Intervalländerung besteht, auch dieses Verhandlungen mit den ÖBB aufnehmen. Eine Entlastung ist ohnedies durch die Inbetriebnahme der U 3 bis Simmering zu erwarten.

Zu Frage 10:

Wie sehen Ihre Schätzungen für das zukünftige Verkehrsaufkommen auf der Wiener Donau im Bereich Alberner Hafen aus?

Antwort:

Für die Wiener Donau im Bereich Alberner Hafen existieren keine Verkehrs - prognosen. Änderungen an den aktuellen Verkehrsdaten sind nach der Räumung der zerstörten Brücken in Novi Sad zu erwarten, da erst ab diesem Zeitpunkt wieder eine durchgehende Befahrbarkeit der gesamten Donau möglich sein wird. Eine signifikante Steigerung des Verkehrsaufkommens auf der Donau allgemein, und daher auch für den Alberner Hafen, wäre jedenfalls nach Beseitigung der "bottle necks" im Verlauf der oberen Donau Abschnitt Straubing - Vilshofen, Fließstrecke unterhalb von Wien, Strecke unterhalb von Gabčíkovo - zu erwarten.

Zu den Fragen 11 bis 14:

Bis wann wird der Wiener Alberner Hafen neu ausgebaut sein?

Welche Baumaßnahmen sind im einzelnen geplant?

Wie hoch werden die Kosten sein?

Wie hoch wird die Kapazität des Hafens nach Ende des Ausbaues sein?

Antwort:

Ein Ausbauprojekt für den Alberner Hafen, der sich im Eigentum der Stadt Wien befindet, ist weder der zuständigen Behörde erster Instanz, dem Landeshauptmann von Wien, noch der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie bekannt, daher können diesbezüglich keine Aussagen gemacht werden.

Zu Frage 15:

Können Sie garantieren, dass das Simmeringer Naturschutzgebiet "Blaues Wasser" durch den Ausbau des Albaner Hafens nicht gefährdet oder beeinträchtigt wird?

Antwort:

Sowohl im Wasserrechtsverfahren, dessen positiver Abschluss Voraussetzung für die Erteilung der schifffahrtsanlagenrechtlichen Bewilligung ist, als auch im schiff-fahrtsanlagenrechtlichen Verfahren selbst ist die Bedachtnahme auf die Erforder-nisse des Umweltschutzes Bewilligungsvoraussetzung. Darüber hinaus wird für ein größeres Ausbauprojekt des Alberner Hafens eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sein. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass das Simmeringer Naturschutzgebiet "Blaues Wasser" durch ein derartiges Projekt nicht gefährdet oder beeinträchtigt wird.