

3746/AB XXI.GP

Eingelangt am: 17.06.2002

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3748/J-NR/2002 betreffend den Ausbau der Westbahn im Raum St. Pölten, die die Abgeordneten Heinzl und GenossInnen am 17. April 2002 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Im Allgemeinen:

Der Ausbau der Westbahn im Abschnitt Wien - Linz ist eines der prioritären Vorhaben des Generalverkehrsplans. Die Beseitigung von Engpässen setzt jedoch deren Existenz voraus. Im Bereich St. Pölten sind solche aber nicht gegeben; nicht umsonst hat die Bewertung der Güterzugumfahrung durch Basler & Partner für dieses Projekt ein negatives Kosten-Nutzen-Verhältnis ergeben, was bedeutet, dass daraus nicht nur keine Einsparungen, sondern sogar zusätzliche Kosten zu erwarten sind.

Herr Bundesminister Schmid hat daher konsequenterweise einen Baustopp verhängt, den entgegen Ihrer Aussage auch meine Vorgängerin nicht aufgehoben hat. Ich habe mich dieser Haltung angeschlossen.

Dies hat aber nichts mit dem Neubau der Strecke Wien - St. Pölten durch das Tullnerfeld zu tun. Dieses Projekt verkürzt die Fahrzeit Wien - St.Pölten um mehr als 10 Minuten, und das für rund 35.000 Fahrgäste pro Tag. Dieses Projekt schafft auch die nötigen Kapazitäten für den Nahverkehr zwischen der Niederösterreichischen Landeshauptstadt und Wien.

Im übrigen habe ich im Hinblick auf den unzumutbaren Erhaltungszustand des bestehenden Bahnhofes St. Pölten vorgeschlagen, unverzüglich den Umbau dieses Bahnhofes in Angriff zu nehmen, zumal bei der Nichtrealisierung der Güterzugumfahrung der frühere Zeitplan (Baubeginn für den Bahnhof erst nach Fertigstellung der GZU und damit frühestens 2007) hinfällig ist. So kann im Interesse der Reisenden und Anrainer (Lärmschutz) der Bahnhof bereits zu dem Zeitpunkt fertiggestellt werden, zu dem bisher erst der Baubeginn vorgesehen war. Bei der ÖBB laufen hierzu bereits Vorarbeiten.

Frage 1:

Wie sicher ist es, dass die Projekte, die im Generalverkehrsplan niedergeschrieben sind, überhaupt umgesetzt werden? Bitte bewerten Sie grob die im Generalverkehrsplan aufgelisteten Projekte mit Schätzungen der Umsetzungswahrscheinlichkeit für eine Umsetzung bis 2010, 2020 und 2030 (d.h. 3 Schätzungen je Projekt, Abstufungen "sicher", "sehr wahrscheinlich", "möglich", "wenig wahrscheinlich", "keine Umsetzung").

Antwort:

Grundsätzlich ist beabsichtigt, alle Projekte umzusetzen. Dabei ist davon auszugehen, dass die Projekte, für die eine gesicherte Finanzierung vorliegt, das sind die Projekte der Pakete 0 und 1 (Straße) bzw. 1a (Schiene), sicher realisiert werden. Eine Ausnahme stellt die Güterzugumfahrung St. Pölten dar, die aus den oben angeführten Gründen zurückgestellt wurde. Für die Schienenprojekte des Pakets 1b ist eine Finanzierungsmöglichkeit zumindest darstellbar.

Frage 2:

Wie verbindlich ist ein Generalverkehrsplan, der von Tag zu Tag in wichtigen Punkten geändert wird?

Antwort:

Abgesehen von der begründeten Verschiebung der Güterzugumfahrung St. Pölten in einer spätere Prioritätsstufe weist der Generalverkehrsplan eine sehr hohe Beständigkeit auf. Vorreihungen sind nur dann möglich, wenn für das entsprechende Projekt eine Sonderfinanzierung gefunden wird, so dass es keine Benachteiligung anderer Projekte gibt.

Frage 3:

Ist der Generalverkehrsplan überhaupt fertig, wie die Ex-Infrastrukturministerin Forstinger bei ihrem Abgang behauptet hat?

Antwort:

Der Generalverkehrsplan ist fertig. Da sich aber Voraussetzungen und Ansprüche immer wieder ändern können, wird dieser Plan selbstverständlich immer wieder aktualisiert und diesen Ansprüchen und Veränderungen angepasst.

Fragen 4 und 14:

Welche Priorität hat die Güterzugumfahrung St. Pölten in der aktuellen Version des Generalverkehrsplans?

Wann wird der Bau der Güterzugumfahrung fortgesetzt?

Antwort:

Der Weiterbau wird erfolgen, wenn sich im Zusammenhang mit dem viergleisigen Ausbau der Westbahn tatsächlich Kapazitätsengpässe im Raum St. Pölten abzeichnen.

Zu Frage 5:

Welche Priorität hat die Sanierung des St. Pöltner Hauptbahnhofs in der aktuellen Version des Generalverkehrsplans?

Antwort:

Das Projekt Gleisumbau St. Pölten Hbf war bisher für den Zeitraum 2007-2011 vorgesehen. Der in Anbetracht des unzumutbaren Zustandes des Bahnhofes zunächst unverständliche Zeitplan ergab sich aus der Absicht, den Bahnhofsumbau erst nach Fertigstellung der Güterzugumfahrung in Angriff zu nehmen. Da nunmehr klar ist, dass letztere in der nächsten Zeit nicht errichtet werden soll, ergibt sich jetzt die Möglichkeit, den Bahnhof in seiner definitiven Form sofort in Angriff zu nehmen, wenn die Planungen abgeschlossen sind.

Fragen 6 und 7:

Gibt es für die beiden genannten Projekte eine derzeit bestehende Finanzierung?
Werden Sie für diese Projekte innerhalb der nächsten sechs Monate eine Finanzierung auf die Beine stellen?

Antwort:

Die bei der Güterzugumfahrung freiwerdenden Mittel können für den vorgezogenen Umbau des Bahnhofes St.Pölten verwendet werden.

Frage 8:

Was ist der genaue betriebs- und volkswirtschaftliche nachvollziehbare Grund, weshalb Sie den Bau der Güterzugumfahrung gestoppt haben?

Antwort:

Zunächst habe ich den Bau nicht gestoppt, sondern bloß den bestehenden Baustopp nicht aufgehoben. Der Grund ist, dass die bestehenden Kapazitäten des Bahnhofs St. Pölten auf absehbare Zeit ausreichen. Die sich aus einer Güterzugumfahrung ergebenden betrieblichen Erleichterungen schlagen sich in weniger als 1 Mio. € pro Jahr an Einsparungen nieder, während die zusätzlichen Aufwendungen für Erhalt und Betrieb der streckenmäßig längeren Umfahrung ein Mehrfaches davon an Kosten bedingen.

Frage 9:

Wie hoch sind jeweils die jährlichen Kapazitäten einer voll ausgebauten Westbahn-Hochleistungsstrecke mit und ohne Güterzugumfahrung St. Pölten (Güterbeförderung und Personenbeförderung als Kilometerleistung sowie als Planumsatz bewertet mit den mittleren erzielten Beförderungspreisen im Jahr 2001)?

Antwort:

Die viergleisige Westbahn ist für eine Kapazität bis 450 Züge pro Tag ausgelegt. Der Ausbau erfolgt in Zukunft so, dass Kapazitätserhöhungen zuerst in jenen Abschnitten vorgenommen werden, wo auch die Verkehrsnachfrage diese Investitionen rechtfertigt. Solange die Abschnitte Wien - St. Pölten und St. Valentin - Linz nicht viergleisig sind, tritt kein Kapazitätsengpass im Raum St. Pölten aufgrund der mehrgleisigen Einbindung der Westbahn in den Hauptbahnhof auf.

Frage 10:

Wie hoch sind die derzeit prognostizierten Gesamtkosten des Vollausbau des Westbahn-Hochleistungsstrecke mit und ohne Bau der Güterzugumfahrung St. Pölten (inklusive der Kosten der bereits errichteten Bauabschnitte)?

Antwort:

Die Gesamtkosten aller zur Planung und zum Bau übertragenen Abschnitte der Westbahn im Vollausbau einschließlich des Lainzer Tunnels und der Güterzugumfahrung St. Pölten betragen auf Preisbasis 2001-02-01 rund 6,4 Mrd. €. Kurzfristig können durch die Zurückreihung der Güterzugumfahrung ca. 270 Mio. € eingespart werden.

Fragen 11 und 12:

Wie hoch sind die zusätzlichen Kosten durch die nicht gleichzeitige Errichtung der Lärmschutzmaßnahmen für Güterzugumfahrung und A1 im Bereich St. Pölten, verglichen mit dem

ursprünglichen Projekt, das gemeinsame Lärmschutzmaßnahmen für A1 und Güterzugumfahrung vorgesehen hat?

Welche Kosten entstehen jährlich durch die notwendige Konservierung der bereits errichteten Bauabschnitte bis zur Weiterführung der Errichtung der Güterzugumfahrung?

Antwort:

Nachdem nunmehr der dreispurige Ausbau der Westautobahn entgegen dem ursprünglichen Konzept (gleichzeitige Errichtung mit dem Schienenprojekt GZU-St-Pölten) vorgezogen wurde und mittlerweile im Bau ist, werden die nordseitig der Autobahn zu errichtenden Lärmschutzwände - ausgelegt auf den Schutz vor der Autobahnlärmbelastung - direkt an der Autobahn situiert.

Die Errichtung einer Lärmschutzwand entlang der Richtungsfahrbahn Salzburg der A1 wird voraussichtlich 937.000,- € kosten.

Diese Kosten für die jährlich notwendige Konservierung der bereits errichteten Bauabschnitte sind vernachlässigbar gering.

Frage 13:

Wieviel Geld ist in Summe für Grundablösen, Planungsarbeiten und die bisher erfolgten Bauarbeiten wie beispielsweise den Knoten Prinzersdorf, den Knoten Pottenbrunn, Tiefgründungen, Brückenbauten etc. für die Errichtung der Güterzugumfahrung St. Pölten bis heute investiert worden?

Antwort:

Mit Stichtag 18. April 2002 sind für die Güterzugumfahrung inklusive der Knoten Wagram und Rohr insgesamt 153,1 Mio. € verbucht worden. Die beiden Knotenbauwerke werden bekanntlich im Hinblick auf ihre Wirksamkeit auch ohne GZU fertiggestellt.

Frage 15:

Wann wird die Sanierung des Hauptbahnhofes St. Pölten im ursprünglich geplanten Umfang begonnen (Baubeginn)?

Antwort:

Aus meiner Sicht soll der Bahnhof sofort nach Fertigstellung der Planung errichtet werden. Dies wird nach Aussage der ÖBB zur einer Fertigstellung bereits vor dem Jahr 2007, also dem bislang geplanten Baubeginn, führen.

Fragen 16 und 17:

Haben Sie bereits mit dem NÖ Verkehrsreferenten LH Pröll Kontakt bezüglich der genannten Projekte gehabt?

Wenn ja, welche Aussagen hat LH Pröll zu Ihrer Ankündigung der weiteren Verschiebung des Projektes GZU gemacht?

Antwort:

Der nach wie vor gültige Baustopp wurde bereits von meinem Vorgänger BM Schmid verhängt und vom Land Niederösterreich zur Kenntnis genommen. Landeshauptmann Pröll hat sich bislang in dieser Angelegenheit nicht an mich gewandt.

Frage 18:

Für welche Bahnausbauvorhaben in Niederösterreich gibt es bereits verbindliche Finanzierungszusagen bzw. fix reservierte Budgetmittel und wenn ja, wie ist diese Verbindlichkeit abgesichert, beispielsweise durch Verträge zwischen dem Verkehrsministerium und dem Bundesland?

Antwort:

Für alle Projekte, die der Generalverkehrsplan im Paket 1a vorsieht, gibt es als Folge der entsprechenden Aufstockung des SchIG-Rahmens eine grundsätzlich gesicherte Finanzierung. Verbindlichkeit im rechtlichen Sinne ergibt sich erst durch die entsprechende Bauübertragung oder durch vertragliche Vereinbarungen, wie für den Ausbau der S2 und die Elektrifizierung Mistelbach - Laa/Thaya.

Frage 19:

Werden bei Änderungen des Generalverkehrsplans die Bundesländer eingebunden und wenn ja, auf welche Weise bzw. müssen sie derartigen Änderungen zustimmen oder erfolgen Änderungen ausschließlich auf Weisung des Verkehrsministers?

Antwort:

Der Generalverkehrsplan wurde im stetigen Einvernehmen mit den Bundesländern erstellt. Auch die Weiterentwicklung wird daher im Dialog mit den Ländern erfolgen.