

Entschließungsantrag

466 /A(E)

11. Nov. 2004

der Abgeordneten Heinzl, Beate Schasching
und GenossInnen
betreffend die sofortige Realisierung der Güterzugumfahrung St. Pölten

Der viergleisige Ausbau der Westbahn ist im Hinblick auf die zu erwartende Steigerung des Ost-West Verkehrs durch die Erweiterung der Europäischen Union von höchster Priorität. Die Republik Österreich hat sich im Rahmen des EU-Beitrittsvertrages verpflichtet, auf der Donauachse eine Kapazität für zusätzlich 200 Züge zu schaffen. Auch die ehrgeizigen österreichischen und europäischen Pläne zur Eindämmung der Emission klimarelevanter Gase, die durch den rasanten Anstieg des Verkehrsaufkommens gefährdet sind, erhöhen die Notwendigkeit des raschen Ausbaus der Schieneninfrastruktur, um die angestrebte Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben.

Die Güterzugumfahrung St. Pölten, die eine Umweltverträglichkeitsprüfung positiv absolviert hat, ist eines der wichtigsten Teilprojekte des Ausbaues der Westbahnachse, weil der mitten in der Stadt gelegene St. Pöltner Hauptbahnhof bereits jetzt tagtäglich als Nadelöhr für den Güterverkehr wirkt. (Etwa 80 % des Güterverkehrs haben nicht die Landeshauptstadt zum Ziel). Dies wurde bereits im Zuge der ersten Planungsarbeiten zum Ausbau der Westbahn zwischen Wien und St. Pölten in den Jahren 1990 – 1993 erkannt. Deshalb wurde bereits im Jahr 1996 mittels BGBl. 450/1996 die GZU St. Pölten zum Bau übertragen.

Die weiteren Meilensteine des Projektes waren bisher:

- | | |
|---------------|--|
| 1997 | Die 1995 von der HL-AG abgegebene Umweltverträglichkeitserklärung für die Güterzugumfahrung St. Pölten führt zur ersten positiven Umweltverträglichkeitsprüfung einer Eisenbahnstrecke nach dem österreichischen UVP-Gesetz . |
| 1997 | Aufnahme der Güterzugumfahrung St. Pölten in den Masterplan des Bundesverkehrswegeplanes |
| Ende 1997 | Trassenverordnung durch den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr Dr. Einem |
| 1999/2000 | Baubescheide für die 4 Teilabschnitte der Güterzugumfahrung St. Pölten, Baubeginn und Errichtung mehrerer Brückenbauten |
| Frühjahr 2000 | Infrastrukturminister DI Schmid lässt dem NÖ Landeshauptmann Pröll ausrichten, er könne sich seine Verbesserungsvorschläge für die Infrastruktur in NÖ „in die Haare schmieren“ und bezeichnet den Spatenstich für die GZU St. Pölten als „frühlingshafte Gartenumgraberei“. In Folge hat laut einer Aussage der Nachfolgerin von DI Schmidt als Verkehrsminister, (Bundesministerin DI Forstinger in der Anfragebeantwortung 03746/AB der XXI. GP) das Land Niederösterreich den Baustopp unkommentiert zur Kenntnis genommen, wobei LH Pröll mit ihr in dieser Angelegenheit nie Kontakt aufgenommen hat. Dies steht im krassen Widerspruch, dass LH Pröll den Weiterbau der GZU St. Pölten in der Öffentlichkeit immer wieder fordert, zuletzt anlässlich der Spatenstichfeier zum viergleisigen Ausbau der Strecke Wien - St. Pölten am 21.2.2003. |

- 5.4.2000 Die HL-AG stoppt die Grundeinlösen aufgrund einer Weisung des Verkehrsministers Arch. DI Schmid, keine weiteren finanzwirksamen Maßnahmen auf der GZU zu setzen. In einem Brief an den Bürgermeister von St. Pölten Gruber kündigt er ihm eine Neupriorisierung an und bis dahin erst eine Entscheidung über den Weiterbau. Am gleichen Tag teilt der Pressesprecher des Verkehrsministers der APA mit, dass es keinen Baustopp gäbe.
- Ende Juni 2000 Wiederanlaufen der Grundeinlösen der Güterzugumfahrung St. Pölten
- 26.6.2000 Parlamentarische Anfragebeantwortung durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Arch. DI Schmid:
- Mit der Inbetriebnahme der Güterzugumfahrung st. Pölten kann bis zur Fertigstellung der Neubaustrecke Wien – St. Pölten zugewartet werden.
 - Auf die Finanzmittel der Güterzugumfahrung St. Pölten kann teilweise zur Realisierung von Wien – St. Pölten zugegriffen werden.
 - Die bereits begonnen Brückenbauwerke werden fertiggestellt.
 - Die Grundeinlösen werden im erforderlichen Umfang durchgeführt.
 - Die Knoten Wagram und Rohr werden errichtet.
- BGBl 306/2001 Der Kostenrahmen für „Knoten Rohr – Knoten Wagram (Güterzugumfahrung St. Pölten)“ wurde um 3,4 Mrd. S (das war der Kostenanteil des Streckenteiles der Güterzugumfahrung St. Pölten) per Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie Dr. Forstinger gekürzt.
Die als vordringlich bezeichnete Strecke Wien – St. Pölten wurde aber nicht zum Bau übertragen.
- Jänner 2002 Im Generalverkehrsplan Österreich wird durch die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie Dr. Forstinger die Priorität für den fehlenden Teil der Güterzugumfahrung St. Pölten mit 1a angegeben und wäre somit aufgrund der langen Baudauer sofort in Angriff zu nehmen.
8. März 2002 Ministeratsbeschuß, in dem unter anderem für den „gebotene Lückenschluß im Zuge des Ausbaues der viergleisigen Westbahn“ insgesamt eine SCHIG-Rahmenaufstockung um ca. 5,6 Mrd. EURO auf insgesamt ca. 16 Mrd. EURO beschlossen wurde.
8. September 2004 Anlässlich der Eröffnung eines Teilabschnittes des Vollausbaues der S33 bezeichnet Staatssekretär Mag. Mainoni den Baustopp der Güterzugumfahrung wörtlich als „Schildbürgerstreich“

Diesen völlig wirren und unkoordinierten Aktionen der Bundesregierung steht die nach wie vor vordringliche Notwendigkeit der raschestmöglichen Realisierung der Güterzugumfahrt St. Pölten gegenüber.

Tatsächlich gibt es keine Alternative zur Güterzugumfahrung St. Pölten. Eine bestandsnahe viergleisige Durchfahrt durch St. Pölten bis zum Knoten Rohr würde durch das Zentrum von St. Pölten führen, einen noch teureren Umbau der Gleisanlagen im Bahnhof St. Pölten bei gleichzeitig vollem Bahnbetrieb erfordern, die erst kürzlich fertiggestellten Teile zwischen St. Pölten und dem Knoten Rohr mit allen Ortsdurchfahrten neu in Angriff nehmen lassen, viel Zeit und Geld für neue Planungen erfordern, aufwendige Maßnahmen zu Schutz der Anrainer erfordern und möglicherweise trotzdem an der UVP scheitern (während die Güterzugumfahrung bereits eine positive UVP absolviert hat) und jedenfalls weitere Belastungen für die Bewohner von St. Pölten und alle Orte westlich davon mit sich bringen. Die bereits getätigten Bauwerke würden darüber hinaus dann einen verlorenen Aufwand darstellen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden:

- Der Hauptbahnhof St. Pölten steht vor dem programmierten Verkehrskollaps
- Das Projekt hat im Generalverkehrsplan Priorität 1a und muss deshalb aufgrund der langen Bauzeit sofort weitergebaut werden
- Alle notwendigen Behördengenehmigungen sind vorhanden
- Das Geld für den Weiterbau ist vorhanden
- ES WIRD DERZEIT NUR NICHT GEBAUT!

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

Entschließungsantrag

Der Nationalrat wolle beschließen:

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird aufgefordert, die Errichtung der baureifen Güterzugumfahrung St. Pölten in unverantwortlicher Weise nicht länger zu blockieren, sondern angesichts des im Zuge der Ostöffnung zu erwartenden starken Anstiegs des Gütertransits so rasch als möglich den Baubeginn zu setzen und die dafür notwendige Bauübertragung per Verordnung zu erlassen.

Zuweisungsvorschlag: Verkehrsausschuss

The image shows several handwritten signatures in black ink. The most prominent ones are: 'Kohring' on the left, 'Anton Schmid' at the top center, 'Gottfried...' in the middle, and 'Maurer' at the bottom right. There are also some less legible scribbles and initials.