

Hubert Gornisch

Radetzkystr. 1/A 1030 Wien

Telefon: +43 (0) 1 713 62-8000

Teletax: +43 (0) 1 713 78 76

hubert.gornisch@bmvit.gv.at

GZ. 10000/12-CS3/03

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

Der Bundesminister

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

XXII. GP.-NR

215 /AB

2003 -05- 14

zu 193 /J

Wien, 12. Mai 2003

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 193/J-NR/2003 betreffend Ausbau der Westbahnstrecke im Schnecken tempo, die die Abgeordneten Heinzl und GenossInnen am 19. März 2003 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil und zu den Fragen 1 und 2:

Warum wurde für den Ausbau der Westbahn durch das Tullnerfeld eine derartig lange Bauphase vorgesehen?

Welche Möglichkeiten sehen Sie, angesichts der Notwendigkeiten im Transitverkehr und der nötigen Steigerung der Wirtschaftsstandortqualität Niederösterreichs, den Ausbau der Westbahn deutlich zu beschleunigen?

Antwort:

Der Bauablauf für die Errichtung der Neubaustrecke zwischen Wien und St. Pölten ist selbstverständlich so geplant, dass unter Berücksichtigung technischer und logistischer Vorgaben Bautätigkeiten in mehreren Bereichen gleichzeitig aufgenommen bzw. durchgeführt werden.

Insgesamt wird jedoch die Gesamtbauzeit maßgeblich durch die Errichtung des Wienerwaldtunnels beeinflusst. Zur Beschleunigung des Tunnelbaus ist ein Vortrieb mit Tunnelbaumaschinen geplant, der sowohl vom Bereich der zukünftigen Portale als auch von einem gesondert zu errichtenden Zwischenangriff ausgehen wird.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass im Sinne einer wirtschaftlich und ökologisch ausgewogenen Bauweise das Ausbruchmaterial des Wienerwaldtunnels für den Bau des Streckenabschnittes im Tullnerfeld herangezogen wird, wodurch eine unmittelbare zeitliche Verknüpfung zwischen der Errichtung der „Tunnelstrecke“ und der „Freilandstrecke“ gegeben ist.

hubert.gornisch@bmvit.gv.at

+43 (0) 1 713 62-8000

Verantwortung



GZ. 10000/12-CS3/03

Frage 3:

Welche Maßnahmen werden Sie setzen, um den Güterzugsverkehr auf der Westbahn weiter zu attraktivieren?

Antwort:

Für den Güterverkehr sind primär die Parameter Marktanforderungen und vorhandene Trassenkapazitäten Voraussetzung für die Gestaltung des Verkehrsangebotes. Durch eine ständige Beobachtung des Marktes wird dieses Angebot laufend - unter Maßgabe der Nachfrage bei entsprechender Wirtschaftlichkeit - angepasst. So ist z.B. seitens der Österreichischen Bundesbahnen zur weiteren Verbesserung und Steigerung der Beförderungsleistungen ein kontinuierlicher Ausbau der Logistik an den jeweiligen Standorten und damit eine bestmögliche Kundenorientierung beabsichtigt.

Die durch den Ausbau der Westbahnstrecke vorhandenen bzw. zusätzlichen Kapazitäten gewährleisten nicht nur eine nachhaltige Verbesserung der Transportabwicklung sondern ermöglichen darüber hinaus auch eine nachhaltige Steigerung der Beförderungsleistungen.

Frage 4:

Welche Maßnahmen setzen Sie, um den Personenverkehr zwischen St.Pölten und Wien, der wichtig für Tausende Pendler ist, zu attraktivieren?

Antwort:

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt wird seitens der Österreichischen Bundesbahnen zwischen Wien und St. Pölten bzw. zwischen St. Pölten und Wien ein umfassendes Angebot im Personennah- und Regionalverkehr angeboten. Es verkehren Regional-, Eil-, Intercity- und EuroCity-Züge im 1-Stunden-Takt; darüber hinaus werden in den Hauptverkehrszeiten zusätzliche Züge geführt. Als Beispiel darf hier erwähnt werden, dass an Werktagen in der Zeit von 6.00 Uhr bis 8.00 Uhr zwischen St. Pölten und Wien insgesamt 9 fahrplanmäßige Zugverbindungen für den Personennah- und Regionalverkehr zur Verfügung stehen.

Ob und in welchem Ausmaß weitere Attraktivierungen im Personennah- und Regionalverkehr durchgeführt werden können, wird jedoch nicht nur durch den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur sondern insbesondere durch die Bestellung von Verkehrsleistungen seitens der betroffenen Gebietskörperschaften maßgeblich beeinflusst.

Frage 5:

Welches Gesamtkonzept verfolgt die Bundesregierung im Hinblick auf den Schienenausbau in Österreich, und gibt es für die Bahnprojekte über das Jahr 2006 hinaus überhaupt eine gesicherte Finanzierung?

Antwort:

In dem im Jahr 2002 durch die seinerzeitige Verkehrsministerin Dipl.-Ing. Dr. Monika Forstinger präsentierten Generalverkehrsplan Österreich (GVP-Ö) sind Schieneninfrastrukturprojekte mit

GZ. 10000/12-CS3/03



einem Investitionsvolumen von insgesamt 29,9 Mrd. € enthalten. Der GVP-Ö gliedert sich in das Paket 0 (bereits übertragene bzw. im Bau befindliche Projekte), in das Paket 1 a (Projekte mit Baubeginn ab 2002 bis 2006), in das Paket 1 b (Projekte mit Baubeginn ab 2007 bis 2011) und in das Paket 2 (Projekte mit Baubeginn ab 2012).

Die Finanzierung des Paketes 0 des GVP-Ö war durch den ursprünglich vorhandenen SCHIG-Finanzierungsrahmen gegeben. Durch die Aufstockung des SCHIG-Finanzierungsrahmens, welche mit Ministerratsbeschluss vom 8. März 2002 erfolgte, wurde auch die Finanzierung des Paketes 1 a des GVP-Ö mit einem Investitionsvolumen von rund 5,6 Mrd. € sichergestellt, wodurch unter anderem die Realisierung der Neubaustrecke zwischen Wien und St. Pölten möglich ist.

Die im Motiventeil der gegenständlichen Anfrage kritisierte Tatsache, dass die Fertigstellung des fraglichen Abschnitts der Westbahn bis 2011 vorgesehen ist, zeigt deutlich, dass der Bahnbau natürlich über das Jahr 2006 hinaus sichergestellt ist.