



REPUBLIK ÖSTERREICH
HUBERT GORBACH
VIZEKANZLER
Bundesminister
für Verkehr, Innovation und Technologie

2398/AB

2005-02-09

zu 2389/J

GZ. BMVIT-10.000/0030-I/CS3/2004 DVR:0000175

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

Wien, 09. Februar 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2389/J-NR/2004 betreffend volkswirtschaftliche Mehrkosten durch den Zick-Zack-Kurs der Infrastrukturminister seit dem Jahr 2000 bei der Errichtung der Eisenbahn-Hochleistungsstrecke im Bereich St. Pölten, die die Abgeordneten Heinzl und GenossInnen am 9. Dezember 2004 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Wie hoch lagen 2000 die Schätzkosten für den gesamten Umbau des Bahnhofes St. Pölten?

Antwort:

Die Schätzkosten für den Umbau der gesamten Gleisanlagen (ohne Eisbergbogen und ohne Ausbaumaßnahmen St. Pölten Ost) lagen bei rund 87,2 Mio €.

Frage 2:

Wie hoch liegen die Schätzkosten für den gesamten Umbau des Bahnhofes St. Pölten jetzt?

Antwort:

Der Investitionsbedarf für den Umbau der gesamten Gleisanlagen einschließlich Eisbergbogen und den Ausbaumaßnahmen St. Pölten Ost beträgt rund 183 Mio €.

Frage 3:

Wie hoch lagen die Kosten des gemeinsamen Lärmschutzprojektes für A1 und GZU Anfang 2000?

Antwort:

Die Schätzkosten für das gemeinsame Lärmschutzprojekt für die A1 und der GZU lagen bei rund 8,8 Mio €.

Frage 4:

Wie hoch sind die bisherigen Kosten des Lärmschutzprojektes an der A1 seit 2000 in diesem Abschnitt?

Antwort:

Die Kosten für die Lärmschutzmaßnahmen im gegenständlichen Abschnitt belaufen sich aufgrund der Erfordernisse der zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen an der RFB Salzburg und der verzögerten Errichtung der GZU auf 3,45 Mio. € netto.

Frage 5:

Wie hoch sind die Schätzkosten für die weiteren Lärmschutzmaßnahmen an der A1 in diesem Abschnitt?

Antwort:

Seitens der ASFINAG sind derzeit für den Bereich St. Pölten keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen an der A1 geplant.

Frage 6:

Wie hoch sind die Schätzkosten für den künftigen Lärmschutz an der GZU in diesem ursprünglich gemeinsam geplanten Lärmschutzprojekt?

Antwort:

Für die Ermittlung der Kosten des künftigen Lärmschutzes wäre die Weiterentwicklung des Projektes unter Berücksichtigung der nunmehr aktuellen Rahmenbedingungen erforderlich.

Frage 7:

Wie hoch waren die Kosten für die Anhebung und Verbreiterung der Straßenbrücken über die A1 und die Projektierete GZU?

Antwort:

Die Kosten betragen 5,478.966,35 €.

Frage 8:

Wie hoch sind die bisher angelaufenen Bauzinsen für die Anhebungen und Verbreiterungen der Straßenbrücken über die A1 und die projektierte GZU?

Antwort:

Es ergeben sich Bauzinsen der Brücken über die A1 und GZU in der Höhe von rund 880.000 €.

Fragen 9a - 9c:

Gibt es Untersuchungen bei der HL-AG (durch die HL-AG erstellt oder durch die HL-AG oder Dritte beauftragt)

- a. über die Mehrkosten bei der Errichtung des Bahnhofes St. Pölten und der Einfahrtsbereiche im Osten und Westen, wenn der Bau erfolgen muss ohne Entlastung des Güterverkehrs durch eine funktionierende GZU?
- b. über die betrieblichen Vorteile der GZU?
- c. über die Umweltvorteile der GZU?

Antwort:

Unter Berücksichtigung möglichst geringer Beeinträchtigungen des laufenden Betriebes beim Umbau des Bahnhofes St. Pölten wurde ein Mehraufwand von rund 20 % geschätzt, womit jedoch sichergestellt ist, dass der gleichmäßige Umbau des Bahnhofes St. Pölten sowie die Modernisierung des Aufnahmegebäudes samt Aufgangsbereich gleichzeitig durchgeführt

werden können. Seitens der baudurchführenden HL-AG wurden keine weiteren Untersuchungen angestellt.

Im Zuge des UVP-Verfahrens wurden die umfassenden positiven betrieblichen Aspekte und Umweltvorteile ausführlich dargelegt und bewertet.

Fragen 9d bzw. 9.1 und 9.2:

- d. über die volkswirtschaftlichen Effekte der Investitionen in die GZU auf den Staatshaushalt der nächsten 10 Jahre, auf die Beschäftigung der nächsten 10 Jahre auf das BIP der nächsten 10 Jahre?

Wenn es solche Untersuchungen gibt:

9.1 Wann und von wem wurden diese Untersuchungen vorgenommen?

9.2 Welche Ergebnisse hatten diese Untersuchungen?

Antwort:

Folgende Untersuchungen bzw. Berichte liegen vor:

Entwicklung und Beurteilung von möglichen Maßnahmen im Bereich des Eisenbahnknotens St. Pölten, August 2000/Ernst Basler + Partner AG

Empfohlen wurde ein modularer Ausbau, der die Fertigstellung der Knoten Rohr und Wagram sowie die rasche Planung und Bau des Bahnhofes St. Pölten vorsieht. Der Streckenabschnitt der GZU soll zu jenem Zeitpunkt realisiert werden, zu dem die Kapazitätsgrenzen erkennbar werden.

Betriebs- und volkswirtschaftliche Argumentation von Errichtungsszenarien, April 2002/Regional Consulting Ziviltechniker Ges.m.b.H.

Aus betriebswirtschaftlicher Sicht liegt das Szenario gleichzeitige Fertigstellung und Verkehrswirksamkeit Bf. St. Pölten und GZU in Abhängigkeit von der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien - St. Pölten knapp an erster Stelle. Aus volkswirtschaftlicher Sicht wird jenes Szenario, welches die rasche Realisierung der GZU vorsieht, empfohlen.

IHS-Studie (Sonderauswertung Juni 2002)

Die Einnahmen-Ausgaben-Deckung betreffend Staatseinnahmen wird ca. 8 Jahre nach Baubeginn der GZU-Strecke Rohr - Wagram erzielt.

Frage 10:

Wann wird der Bau der GZU St. Pölten fortgesetzt werden?

Antwort:

Gemäß der unter 9d bzw. 9.1 und 9.2 genannten Studie ist bei Umsetzung flankierender Maßnahmen im Bahnhof St. Pölten und unter Zugrundelegung des Prognosewertes für 2016 die Güterzugumfahrung voraussichtlich erst in 10 bis 15 Jahren erforderlich. Sollte im Zuge der Verkehrsentwicklung bereits zu einem früheren Zeitpunkt die Notwendigkeit einer Realisierung erkennbar werden, so könnte dieses Vorhaben im Rahmen der rollierenden Fortschreibung des Rahmenplanes rechtzeitig berücksichtigt werden.

Frage 11:

Was steht über den Großraum St. Pölten (zwischen Perschling in NÖ, Böheimkirchen im O, Wilhelmsburg im S, Obergrafendorf in SW, Rohr im W und Herzogenburg in N) im gem. Bundesbahnstrukturgesetz bis Sommer 2004 zu erstellen gewesenen und vom Verkehrsminister im Einvernehmen mit dem Finanzminister zu genehmigenden 6 jährigen Rahmenplan für Schieneninfrastrukturinvestitionen?

Antwort:

Sämtliche im Großraum St. Pölten in Bau befindlichen Eisenbahninfrastrukturvorhaben, das sind insbesondere der viergleisige Ausbau der Westbahn sowie der Umbau des Bahnhofes St. Pölten einschließlich der Bahnhofsoffensive mit einem Gesamtinvestitionsvolumen in der Höhe von rund 382 Mio. €, wurden in den Rahmenplan aufgenommen und sollen bis 2013 fertiggestellt werden.

Frage 12:

Welche Projekte existieren in ihrem Ressort im Bereich der Straßen für diesen Großraum? Welche Schätzkosten haben sie, bis wann sind sie zu beginnen und bis wann sind sie abzuschließen?

Antwort:

Seitens des Landes Niederösterreich wurde die Aufnahme einer Straßenverbindung vom Knoten St. Pölten Richtung Wilhelmsburg in das Bundesstraßengesetz beantragt. Für diese Aufnahme ist aber eine strategische Umweltprüfung (SUP) notwendig.

Des Weiteren sind im Bereich St. Pölten West Anschlussstellen Wünsche bekannt, denen aber noch keine konkreten Projekte zugrunde liegen, da diese mit Ausbaumaßnahmen von Landesstraßen in enger Verbindung stehen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, enclosed within a large, hand-drawn oval. The signature itself is stylized and difficult to decipher, but appears to consist of several loops and a final flourish.