

Hubert Gorbach

Radetzkystraße 2, A-1030 Wien

Telefon: +43 (1) 711 62-8000

Telefax: +43 (1) 713 78 76

hubert.gorbach@bmvit.gv.at

**GZ. 10000/54-CS3/03    DVR 0000175**

Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

Der Bundesminister

An den  
Präsidenten des Nationalrates  
Dr. Andreas Khol  
Parlament  
1017 Wien

**XXII. GP.-NR****768 /AB****2003 -10- 10****zu 756/J**

Wien, 8 . Oktober 2003

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 756/J-NR/2003 betreffend das Nichtanhaltenden von Reisezügen in der Landeshauptstadt St. Pölten, die die Abgeordneten Anton Heinzl und GenossInnen am 12. August 2003 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Zum Motiventeil:**

In Beantwortung der gegenständlichen schriftlichen parlamentarischen Anfrage muss von seiten des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie grundsätzlich festgestellt werden, 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 worden ist. 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).

Einflussnahmen durch den Verkehrsminister 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 er wähnt - 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 anzuordnen und auch gesondert an die ÖBB zu bezahlen.

**Fragen 1, 2 und 5:**

Ist es richtig, dass seit der Einführung des neuen Fahrplans auf den genannten Strecken täglich 200 bis 350 Fahrgäste weniger die Dienste der ÖBB in Anspruch genommen haben?

Ist diese Verlagerung des Personenverkehrs von der Schiene auf die Straßen in ihrem Sinne?

Woran liegt Ihrer Ansicht nach die Ursache für das Versagen des Fernverkehrskonzepts von Generaldirektor vorm Walde?

GZ. 10000/54-CS3/03

**Antwort:**

Wie mir die Österreichischen Bundesbahnen mitteilen, ist es nicht richtig, dass seit Einführung des neuen Fahrplanes auf den genannten Strecken täglich 200 bis 350 Fahrgäste weniger die Dienste der ÖBB in Anspruch nehmen.

Die Beschleunigung ausgewählter Züge wurde von einer Reihe von Zusatzmaßnahmen begleitet. So wird zum Beispiel als Ersatz für den ÖBB-EC 562 zwischen St. Pölten und Linz der Eilzug 1810 ohne Fahrzeitverlust gegenüber dem bisherigen Angebot geführt. In anderen Zeitlagen wird ebenso ein vollwertiger Ersatz, wie etwa durch Zusatzhalte von Nachtzügen, geboten.

Damit wurde nicht nur die Absicherung der bisherigen Frequenzen erreicht, sondern schon nach wenigen Tagen die Zusatzakquisition von Kunden realisiert.

Mit den getroffenen Maßnahmen tragen die ÖBB maßgeblich zu einer Verlagerung des Personenverkehrs von der Straße auf die Schiene bei.

Die ÖBB haben im Fernverkehr die Fahrpläne optimiert und in die Ausstattung der Züge investiert. Eine Aufwertung erfolgte sowohl durch mehr als 100 völlig neue IC- und Schnellzugverbindungen zu den östlichen Nachbarn als auch durch eine Qualitätsverbesserung mittels völlig neu gestalteter Waggons in den neuen ÖBB EuroCity.

**Frage 3:**

Wie hoch ist der entstandene Schaden?

**Antwort:**

Durch die gesetzten Schritte entstand kein Schaden für das Unternehmen ÖBB.

**Frage 4:**

Plant der Vorstand der ÖBB die vorgenommenen Fahrplanänderungen zurückzunehmen?

**Antwort:**

Nach Aussage der ÖBB ist eine Rücknahme der vorgenommenen Fahrplanänderungen nicht geplant, da die gesetzten Maßnahmen erfolgreich sind und eine Rücknahme aus diesem Grunde nicht sinnvoll wäre.

**Frage 6:**

Durch die zusätzliche Führung von Zügen wird der Schienenverkehr über den Hauptbahnhof St. Pölten weiter erhöht. Werden Sie deshalb den Weiterbau der Güterzugumfahrung St. Pölten sowie Umbau und Attraktivierung des Hauptbahnhofes St. Pölten forcieren?

**Antwort:****Güterzugumfahrung St. Pölten**

Das Projekt "Güterzugumfahrung St. Pölten" beinhaltet die Errichtung einer Hochleistungsstrecke zwischen den Knoten Wagram und Rohr als Entlastung der Stadt St. Pölten und des Bahnhofes St. Pölten vom durchgehenden Güterverkehr.

Die Trassenverordnung wurde im Jahr 1997 nach Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung erlassen; die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung wurde im Jahr 2000 erteilt. Die Planungen wurden der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG mit der 2. HL-Ü-VO mit einem

GZ. 10000/54-CS3/03



Investitionsvolumen von rund 80 Mio. € übertragen; die Errichtung wurde der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG mit der 6. HL-Ü-VO mit einem Investitionsvolumen von rund 500 Mio. € übertragen.

Unter Zugrundelegung einer Studie von Basler & Partner wurde im Jahr 2000 vom seinerzeitigen Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, Dipl.-Ing. Michael Schmid, die Realisierung des Mittelteiles - ausgenommen Grundeinlösen und vorbereitende Baumaßnahmen - zurückgestellt und die Investitionsmittel auf rund 189 Mio. € reduziert. Die freigewordenen Investitionsmittel wurden im Wesentlichen zu Gunsten des Westbahnabschnittes zwischen Asten-St. Florian und Linz Kleinmünchen sowie des Koralmbahnabschnittes zwischen Graz Hauptbahnhof und Graz Puntigam umgeschichtet.

Im Jahr 2002 fanden zwischen meinem Ressort, der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG und den Österreichischen Bundesbahnen Gespräche über Vor- und Nachteile der Güterzugumfahrung St. Pölten, über mögliche Alternativen sowie über weitere Kostenminimierungen statt. Im Rahmen dieser Gespräche wurde vereinbart, die Abhängigkeiten möglicher Errichtungs- bzw. Ausbauphasen der Güterzugumfahrung St. Pölten mit dem geplanten Umbau des Bahnhofes St. Pölten darzustellen und zu bewerten.

#### St. Pölten Hauptbahnhof

Für die Modernisierung des Hauptbahnhofes St. Pölten sind im Wesentlichen zwei Projekte vorgesehen. Das Projekt „Umbau Bahnhof St. Pölten Hauptbahnhof“ umfasst die grundlegende Neugestaltung der Gleis- und Weichenanlagen insbesondere im Zusammenhang mit geplanten Errichtung der Neubaustrecke Wien - St. Pölten bzw. mit dem viergleisigen Ausbau der Westbahnstrecke zwischen St. Pölten und Attnang-Puchheim. Das Projekt „Bahnhofsoffensive St. Pölten Hauptbahnhof“ beinhaltet die Schaffung einer modernen Verkehrsstation, die den zu erwartenden Frequenzsteigerungen gerecht werden soll.

#### Umbau Bahnhof St. Pölten Hauptbahnhof

Das Projekt „Umbau Bahnhof St. Pölten Hauptbahnhof“ wurde den Österreichischen Bundesbahnen mit der 4. ÖBB-Ü-VO bisher nur zur Planung übertragen. Eine Bauübertragung ist derzeit noch nicht erfolgt, da das gegenständliche Projekt erst im Infrastrukturpaket 1b des Generalverkehrsplanes enthalten ist, wofür zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Finanzierung gegeben ist.

Im Falle einer vorgezogenen Realisierung könnte eine Finanzierung durch eine Umschichtung von Investitionsmitteln aus dem im Infrastrukturpaket 1a enthaltenen Projekt „Güterzugumfahrung St. Pölten Stufe 2“ ermöglicht werden.

Für den vorgezogenen Umbau des Bahnhofes St. Pölten Hauptbahnhof bei gleichzeitigem Verzicht auf die Realisierung des Mittelteiles der Güterzugumfahrung St. Pölten werden derzeit zwischen der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG und den Österreichischen Bundesbahnen konkrete Projektspezifikationen - einschließlich Kostenschätzungen und Zeitpläne - erarbeitet. Der Baubeginn für das Projekt „Umbau Bahnhof St. Pölten Hauptbahnhof“ könnte im Jahr 2005 erfolgen.

#### Bahnhofsoffensive St. Pölten Hauptbahnhof

Das Projekt „Bahnhofsoffensive St. Pölten Hauptbahnhof, Phase 1“ wurde den Österreichischen Bundesbahnen mit der 5. ÖBB-Ü-VO zur Planung und zum Bau mit einem Investitionsvolumen von rund 2,2 Mio. € übertragen.

GZ. 10000/54-CS3/03



Die Phase 1 umfasst im Wesentlichen

- die Durchführung einer genehmigungsfähigen Einreichplanung
- die Vorlage einer wirtschaftlichen Bewertung
- die Durchführung vorbereitender Maßnahmen bzw. Bauprovisorien.

Das Projekt „Bahnhofsoffensive St. Pölten Hauptbahnhof, Phase 2“ wurde den Österreichischen Bundesbahnen mit der von mir am 26. August 2003 unterzeichneten 11. ÖBB-Ü-VO zur Planung und zum Bau mit einem Investitionsvolumen von rund 13,3 Mio. € übertragen.

Die Phase 2 umfasst im Wesentlichen die Errichtung einer zentralen Bahnhofspassage, die Neugestaltung der Kundenbereiche (behindertengerechte Ausgestaltung), den Umbau bestehender bzw. die Errichtung neuer Bahnsteigzugänge einschließlich erforderlicher Aufstiegshilfen, die Errichtung eines neuen Personendurchganges im Bereich der Kremserstraße, die Adaptierung des Bahnhofvorplatzes mit gleichzeitiger Neuordnung des öffentlichen Verkehrs sowie des Individualverkehrs einschließlich der Errichtung einer neuen Straßenunterführung westlich des Aufnahmsgebäudes.

Es ist geplant, mit dem Bau nach Abschluss der Planungen und Durchführung der erforderlichen Genehmigungsverfahren im März 2005 zu beginnen. Die Fertigstellung ist für August 2007 geplant, wobei jedoch unmittelbare Abhängigkeiten zum Projekt „Umbau Bahnhof St. Pölten Hauptbahnhof“ (z. B. Neubau der Bahnsteige) bestehen.

Mit freundlichen Grüßen