

5616/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 5919/J - NR/1999, betreffend Ausbau der Westbahn im Abschnitt Hubertendorf - Blindenmarkt, die die Abgeordneten Moser, Freundinnen und Freunde am 18. März 1999 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

Als wesentlichste Vorgabe für das Trassieren der viergleisigen Westbahn werden die „Richtlinien für das Entwerfen von Bahnanlagen, HL - Strecken“ angewendet. Diese Richtlinien sind vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr letztmalig am 25. Jänner 1994 mit Z.: 221.001 - 1 - II/21 - 1994 mittels Bescheid erlassen worden. In diesen Richtlinien sind u.a. die minimalen Kurvenradien in Abhängigkeit der Entwurfsgeschwindigkeit und Angaben über größte Neigungen enthalten.

Minimale Entwurfselemente gemäß HL - Richtlinie

- HL - Strecke 1 (Neubaustrecke 200 km/h):
Minimaler Kurvenradius $R_{\min} = 3.000 \text{ m}$
Maximale Steigung $J_{\max} = 10 \text{ ‰}$

Zu Frage 2:

- Die Neubaustrecke, HL - Strecke 1 ist auf eine Entwurfsgeschwindigkeit von 200 km/h,
- die Bestandsstrecke, HL - Strecke 2 ist generell auf eine Entwurfsgeschwindigkeit von 140 km/h ausgelegt.

Zu Frage 3:

Die Höchstgeschwindigkeit auf den beiden HL - Strecken ergibt sich aus

- den Trassierungselementen in Grund- und Aufriß, sowie der technischen Ausstattung des Fahrweges
- die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit ist vom Zugstyp und somit auch vom verwendeten Wagenmaterial abhängig

Weiters ist hierzu zu bemerken, dass die Entwurfsgeschwindigkeit von 200 km/h die Einrichtung eines Taktfahrplans bei den ÖBB verbessert. Dieser Taktfahrplan wird zukünftig nicht nur kürzere Fahrzeiten, sondern auch kürzere Umsteigezeiten und regelmäßige Bedienungen aller öffentlichen Verkehrsmittel zu festgelegten Taktzeiten in alle Fahrtrichtungen ermöglichen.

Zu Frage 4:

Eine Steigerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wäre mit anderen Technologien grundsätzlich möglich. Die Fahrzeitvorgaben aus dem Taktfahrplan mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 200 km/h auf der Westbahn sind ausreichend.

Zu Frage 5:

Auf beiden HL - Strecken ist zukünftig Mischbetrieb beabsichtigt. Im Regelfall sollen der schnelle Personen- und Güterverkehr auf der HL - Strecke 1, der langsame Personen- und Güterverkehr (inklusive zukünftiger Personennahverkehre) auf der HL - Strecke 2 geführt werden. Das Verknüpfen der beiden HL - Strecken in Abständen von ca. 30 - 40 km ermöglicht darüberhinaus in Ausnahmefällen das Disponieren aller Zugsgattungen auf die zukünftig vorhandenen vier Streckengleise.

Zu Frage 6:

Eine Führung der Neubaustrecke, HL - Strecke 1 ($R_{\min} = 3.000 \text{ m}$) in Parallellage zur geringfügig verbesserten Bestandsstrecke, HL - Strecke 2 ($R = 1.750 \text{ m}$) ist schon theoretisch - aufgrund der für die vorgesehene Entwurfsgeschwindigkeit von 200 km/h zu engen Kurvenradien - nicht möglich.

Aufgrund der topographischen Gegebenheiten wäre auch technisch eine derartige Linienführung nicht zu realisieren.

Zu Frage 7:

Die Streckenhöchstgeschwindigkeit wäre bei einer theoretisch in Parallellage geführten Neubaustrecke ident mit der Geschwindigkeit der Bestandsstrecke (gemäß HL - Richtlinie $V_E = 140 \text{ km/h}$).

Zu Frage 8:

Die theoretische Fahrzeitverlängerung bei Reduktion der möglichen Höchstgeschwindigkeit ist neben der betrachteten Länge vom sicherungstechnischen Konzept abhängig und daher im derzeitigen Projektstadium nicht seriös anzugeben.

Des weiteren wäre die rechtzeitige Bedienung der Taktknoten zu berücksichtigen.

Zu Frage 9:

Grundsätzlich ist zum System der Wagenkastenneigung festzustellen, dass nennenswerte Fahrzeitgewinne nur auf bogenreichen Strecken mit Bogenradien von 300 m und größer erreicht werden können.

Bei Strecken mit großem Anteil an Geraden bzw. Radien über 1500 m (zB Westbahn) ist der Fahrzeitgewinn entsprechend gering, da hier auch herkömmliche Fahrzeuge mit $V/\max = 200 \text{ km/h}$ verkehren können.

Zu den Fragen 10 und 15:

Der Seitenwechsel der beiden HL - Strecken ist aufgrund betriebstechnischer Erfordernisse im Abschnitt Ybbs/D. - Amstetten Ost durchzuführen. Die dafür erforderlichen Kunstbauten wären auch in der ebenen, gestreckten Trassenführung der Westbahn - Bestandsstrecke zwischen Ybbs/D. - Hubertendorf bzw. Blindenmarkt - Amstetten erforderlich. Aufgrund der minimalen Entwurfselemente gemäß HL - Richtlinie ($R_{\min} = 3.000$ m) für die Linienbegradigung im Abschnitt Hubertendorf - Blindenmarkt der HL - Strecke 1 wurde diese mit dem Erfordernis des notwendigen Seitenwechsels der beiden HL - Strecken kombiniert, um damit für den Gesamt - abschnitt Ybbs/D. - Amstetten maßgeblich Kosten einzusparen.

Zu Frage 11:

Der Ausbau im Abschnitt Hubertendorf - Blindenmarkt wird auf Basis des derzeitigen Planungsstandes ca. 1 Mrd ATS kosten.

Zu Frage 12:

Die Kosten für die Errichtung des Tunnels im Abschnitt Hubertendorf - Blindenmarkt können auf Basis des derzeitigen Planungsstandes mit ca. 400 Mio ATS abgeschätzt werden.

Zu Frage 13:

Eine Bekanntgabe der Kosten für die Objekteinlösen wäre aufgrund der derzeit beginnenden Gespräche mit den Betroffenen unserios.

Zu Frage 14:

Aufgrund der Linienführung der Bestandsstrecke ($R = 1.750$ m) kann die Neubaustrecke, HL - Strecke 1 (200 km/h) unter Einhaltung der HL - Richtlinien ($R_{\min} = 3.000$ m) nicht neben der Bestandsstrecke geführt werden.

Zu Frage 16:

Seitens der ÖBB ist die unbesetzte Haltestelle Hubertendorf aufgrund der geringen Reisendenfrequenz mittelfristig zur Auflassung vorgesehen.

Bei der letzten Reisendenzählung ergaben sich durchschnittlich 18 einsteigende und 12 aussteigende Reisende je Zähltag bei 22 haltenden Zügen.

Zu Frage 17:

Die Auflassung der Haltestelle Hubertendorf bewirkt bei Regional- bzw. Eilzügen eine Fahrzeitverkürzung von rund 3 Minuten je Zug. Durch diese Maßnahme wird das Gesamtangebot für Kunden attraktiviert.

Zu Frage 18:

Die Erhaltung der Haltestelle Hubertendorf ist aus Sicht der Österreichischen Bundesbahnen aus betriebswirtschaftlichen Überlegungen nicht zielführend.

Hubertendorf ist durch die Kraftfahrline 1464 der Post angebunden und gut bedient.

Park and Ride - Anlagen befinden sich auf den nahegelegenen Bahnhöfen Amstetten, Blindenmarkt und Ybbs a.d. Donau.

Zu Frage 19:

Der künftige Bahnhof Blindenmarkt befindet sich aufgrund der gewählten Trassenführung an der selben Stelle wie der Bestand. Das heißt, dass auch die neuen Bahnsteige an die derzeit bestehende Fußgängerunterführung angebunden werden. Eine Verschiebung des künftigen Bahnhofes in Richtung Osten ist aufgrund der Platzverhältnisse im Bereich der Auhofstraßenunterführung sowie der entsprechenden Mehrkosten nicht vorgesehen.

Abschließend erlaube ich mir - der Vollständigkeit halber - zu bemerken, dass wohl mit Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr, BGBl. Nr. 433/1998, der

Trassenverlauf der HL - Strecke Wien - Salzburg, Abschnitt Hubertendorf - Blindenmarkt festgelegt wurde, jedoch liegt meinem Ressort bisher kein entsprechendes Baugenehmigungs - ansuchen vor.