



REPUBLIK ÖSTERREICH
Der Bundesminister für Verkehr
Pr.Zl. 5905/4-1-1981

II-2248 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

974/AB

1981-04-14

zu 9871J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. Egg, Dr. Reinhart, Weinberger,
Dr. Lenzi, Wanda Brunner und Genossen,
Nr. 987/J-NR/1981 vom 1981 02 25, "Teil-
weiser zweigleisiger Ausbau der Westbahn-
strecke westlich von Innsbruck".

Ihre Anfrage beehre ich mich, wie folgt zu beantworten:

Zu Fragepunkt 1

Auf der Westbahnstrecke zwischen Innsbruck und St. Anton am Arlberg werden in den Jahren 1981 und 1982 folgende Verbesserungen durchgeführt bzw. geplant:

1.1. Im Personenverkehr

- Zur Verbesserung des Berufsverkehrs erhält Zug 5536 (Innsbruck - Landeck) ab Sommerfahrplan 1981 einen Aufenthalt in Zams.
- Im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der "Rosenheimer Kurve", voraussichtlich ab Sommerfahrplan 1982, erfolgt eine Neukonzeption des Reisezugangebotes auf der Westbahn, wobei die Einrichtung eines 2-Stunden-Taktes zwischen Wien und

Innsbruck über die deutsche Korridorstrecke vorgesehen ist. Diese Neueinrichtung wird nicht nur den Verkehr zwischen Wien und Innsbruck verbessern, sondern auch schnellere Verbindungen über Innsbruck in den Arlberger Raum, nach Vorarlberg und in die Schweiz ermöglichen.

Die Neugestaltung des Verkehrsangebotes wird umsomehr notwendig, als auf dem Netz der Schweizerischen Bundesbahnen - ebenfalls voraussichtlich ab 1982 - ein allgemeiner Taktverkehr auf allen Strecken eingeführt wird. Verhandlungen zwischen den Österreichischen Bundesbahnen und den Schweizerischen Bundesbahnen über die Fahrplangestaltung 1982/83 wurden bereits aufgenommen und eine weitgehende Annäherung der beiden Zielvorstellungen erreicht.

Da die Verhandlungen noch nicht abgeschlossen sind, können zur Zeit noch keine konkreten Aussagen über das künftige Verkehrsangebot gemacht werden. Die ÖBB werden jedoch alles unternehmen, um auch künftighin eine bestmögliche verkehrsmäßige Bedienung des Bundeslandes Tirol, insbesondere aber auch des Raumes westlich von Innsbruck, sicherzustellen.

1.2. Güterverkehr

Die Güterzugfahrpläne werden laufend den Bedürfnissen des verladenden Bahnkunden angepaßt. Eine Beschleunigung der Beförderungsdauer wird angestrebt.

Im Fahrplan 1981/82 wird diesen Maximen des Güterzugdienstes auch für den Abschnitt Innsbruck - St. Anton am Arlberg durch nachstehende Maßnahmen Rechnung getragen.

- Verbesserung der Abendabfahren der Güter aus dem Raum Innsbruck nach Vorarlberg durch die Führung eines zusätzlichen Gütereilzuges und
- frühere Bedienung des Bahnhofes St. Anton am Arlberg.

1.3. Im Bau- und Sicherungswesen

Für das Jahr 1981 sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Abschlußarbeiten im Zusammenhang mit der 1980 erfolgten Inbetriebnahme des Zugfunkes im Abschnitt Hall - Bludenz.
- Erneuerung und Verstärkung der Fahrleitung auf der gesamten Arlbergstrecke, wobei die Kosten mit rund 59 Mio S zu beziffern sind.
- Der Ausbau eines modernen Gleisbildstellwerkes im Bahnhof Schönwies einschließlich der Selbstblockstelle Schönwies 1 wird fortgesetzt. Die Gesamtkosten werden voraussichtlich rund 24 Mio S betragen. Die Inbetriebnahme ist für Anfang 1983 geplant.
- Am 9. Juli 1980 wurde ein weiteres Übereinkommen zwischen dem Land Tirol und den ÖBB über die Verlängerung des schnellbahnmäßigen Taktverkehrs bis zum Bahnhof Ötztal geschlossen. In diesem Vertrag sind die Grundlagen für die Einrichtung des Taktverkehrs enthalten und die finanzielle Beteiligung des Landes Tirol an den erwachsenden Investitionskosten für den Nahverkehrsausbau geregelt. So ist festgelegt, daß spätestens ab dem Sommerfahrplan 1987 ein Taktverkehr mit stündlichen Intervallen in der Zeit von ca. 5.00 Uhr bis ca. 21.00 Uhr in der Relation (Innsbruck Hbf) - Telfs-Pfaffenhofen - Ötztal zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im Tiroler Oberinntal eingerichtet wird. Hiezu wird bis Ötztal ein zweites Streckengleis mit einer Länge von 19 km hinzugelegt. Im Zuge der Verwirklichung des Vorhabens werden die Bahnhöfe Stams und Ötztal sowie die Haltestellen Rietz, Mötz und Haiming für den Nahverkehr ausgebaut sowie der Bahnhof Silz in eine Halte- und Ladestelle umgewandelt. In allen Verkehrsstellen werden neue Bahnsteige und schienenfreie Zugänge errichtet und die genannten Bahnhöfe mit modernen Sicherungsanlagen versehen.

Mit der Realisierung dieses Projektes wird 1981 begonnen, die Bauzeit wird voraussichtlich 7 Jahre betragen. Die Kosten des Nahverkehrsprojektes sind mit rund 850 Mio S veranschlagt, wobei das Land Tirol einen Beitrag von rund 84 Mio S leisten wird.

Im Rahmen des Projektes werden rund 105 Mio S für die Anschaffung von drei Elektro-Triebwagengarnituren der Reihe 4020 bereitgestellt werden.

- Was den weiteren Bau der Arlbergbahn anlangt, sehen die Investitionsplanungen der ÖBB in den Jahren 1982 bis 1984 den zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnittes zwischen der Haltestelle Schnann und dem Bahnhof St. Anton am Arlberg (ca. 9,5 km) mit einem Gesamtkostenaufwand von rund 220 Mio S vor.

Die Länge der zweigleisigen Scheitelstrecke beträgt sodann 20 km. Durch diese Maßnahme wird sowohl die Streckenhöchstgeschwindigkeit als auch die Kapazität auf dieser wichtigen Bergstrecke verbessert.

1.4. Fahrpark

- Im Jahr 1980 wurde der Bestand an leistungsfähigen Elektrolokomotiven der Reihen 1020, 1110 und 1044 bei der Zugförderungsleitung Innsbruck um fünf Maschinen auf insgesamt 52 Triebfahrzeuge erhöht, die auf der Westbahnstrecke westlich von Innsbruck zum Einsatz gelangen. Wenn auch nicht unmittelbar mit der Arlbergstrecke in Verbindung stehend, wird die Zuweisung von zwei leistungsstarken Verschublokomotiven an die Zugförderungsleitung Innsbruck zu einer rascheren Beförderung der Güter beitragen.
- Im Jahre 1980 wurde der Stand an neuen Nahverkehrstriebwagenzügen der Reihe 4020 bei der Zugförderungsleitung Innsbruck auf fünf Fahrzeuge erhöht.

- Gegen Ende des Jahres 1981 ist voraussichtlich die Zuweisung von ein bis zwei, im Jahre 1982 von weiteren drei bis vier neuen starken Thyristorlokomotiven der Reihe 1044 zu erwarten.
- Im Rahmen der Modernisierung des Fahrparkes der ÖBB ist für 1981 mit der Lieferung von voraussichtlich 165 Reisezugwagen und 964 Güterwagen modernster Bauart zu rechnen. 1982 werden voraussichtlich 95 Reisezugwagen und 294 Güterwagen in Dienst gestellt.

Der Einsatz dieser Fahrbetriebsmittel wird selbstverständlich auch dem Reisepublikum bzw. der verladenden Wirtschaft des Bundeslandes Tirol zugute kommen.

Zu Fragepunkt 2

Über die im Punkt 1 genannten zweigleisigen Streckenausbauten hinaus wird im Rahmen des Ausbaues der Inntalautobahn A 12 die Neutrassierung der Westbahn zwischen den Bahnhöfen Schönwies und Landeck in einem Teilabschnitt erforderlich, wobei bereits Vorsorge für den späteren zweigleisigen Ausbau getroffen wird.

Nach Erteilung der eisenbahnrechtlichen Genehmigung (voraussichtlich noch in diesem Jahr) wird mit Linienverbesserungen (Gleisverswenkungen und Begradigungen) im Bereich der "Kronburg" (Abschnitt zwischen Schönwies und Landeck) begonnen werden.

Wien, 1981 04 10
Der Bundesminister

