



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

II- 9552 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5905/18-4-93

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Rosenstingl und Kollegen vom 26. Februar 1993,
Nr. 4356/J-NR/1993, "Kapazitätserhöhung
auf der Westbahn"

4293 /AB

1993-04-23

zu 4356 /J

Zu Ihrer Anfrage darf ich einleitend grundsätzlich darauf hinweisen, daß die HL-AG eine Aktiengesellschaft mit eigener Rechtspersönlichkeit ist. Mir als Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kommt daher keine Einflußmöglichkeit auf operative Angelegenheiten der HL-AG zu.

Ich möchte aber doch die Gelegenheit nützen und anmerken, daß sowohl bei der Planung als auch bei der Errichtung der im Verantwortungsbereich der HL-AG liegenden Projekte - so wie bei allen Eisenbahnbauprojekten - die berührte Bevölkerung sehr wohl umfassend informiert und in die Erarbeitung des Vorhabens einbezogen wird.

Ich habe die Teile Ihrer Anfrage, die ausschließlich den operativen Bereich der HL-AG betreffen, an den Vorstand der HL-AG weitergeleitet. Dessen Stellungnahme darf ich Ihnen in der Beilage zur Kenntnis bringen.

Diejenigen Ihrer Fragen, die meinen Verantwortungsbereich betreffen, darf ich wie folgt beantworten:

- 2 -

Zu Frage 1:*"Wie hoch ist der Auslastungsgrad der einzelnen Abschnitte der Westbahn genau?"*

Abschnitt	Anzahl der Züge/Tag	Leistungsfähigkeit Züge/Tag bei planm. Betrieb
Wien West - Neulengbach	278	210 (132%)
Neulengbach - St. Pölten	230	241 (95%)
St. Pölten - Pöchlarn	233	221 (105%)
Pöchlarn - Amstetten	233	217 (107%)
Amstetten - St. Valentin	238	205 (116%)
St. Valentin - Linz	280	279 (100%)
Linz-Wels	338	265 (128%)
Wels - Attnang-Puchheim	254	219 (116%)
Attnang-Puchheim - Steindorf bei Str.	226	211 (107%)
Steindorf bei Str. - Salzburg	243	218 (112%)

Zu Frage 2:*"Welche Maßnahmen in jeweils welchen Abschnitten zur Erhöhung der Kapazität wurden bereits ausgeschöpft, welche können noch ergriffen werden?"*

In den nachstehend angeführten Abschnitten wurden von den ÖBB folgende Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung bereits durchgeführt:

- *Einbau einer Linienzugbeeinflussung zwischen Linz und Wels sowie Vorbereitungsarbeiten für die Linienzugbeeinflussung zwischen Wels und Attnang-Puchheim*

- 3 -

- Einbau von zusätzlichen Blockstellen in den Bereichen St. Pölten, Loosdorf, Blindenmarkt, Amstetten, Hörsching, Marchtrenk und Wels.
- Zwischen St. Pölten und Attnang-Puchheim besteht durchgehend Gleiswechselbetrieb.

Auf der gesamten Westbahnstrecke sind zur weiteren Erhöhung der Kapazität zusätzliche Blockstellen und Überleitstellen sowie die Einrichtung eines durchgehenden Gleiswechselbetriebes vorgesehen.

Zu Frage 3:

"Ist es richtig, daß durch die lückenlose Anwendung eines Sicherungssystems wie der Linienzugbeeinflussung LZB nicht nur Unfälle, wie sie sich in den letzten Wochen mehrfach ereignet haben, ausgeschlossen werden können, sondern auch die Kapazität der Strecke erhöht werden kann, da eine dichtere Zugfolge möglich wird?"

Die lückenlose Anwendung der Linienzugbeeinflussung erhöht die Sicherheit in der Betriebsabwicklung, wobei dies die Ausrüstung der Triebfahrzeuge mit Linienzugbeeinflussung voraussetzt.

Eine Erhöhung der Kapazität durch Einführung einer LZB ist nur dann gegeben, wenn alle Triebfahrzeuge, die die Strecke befahren, mit LZB ausgerüstet sind.

Zu den Fragen 4 und 5:

"Warum wird nach derzeitigem Stand das Sicherungssystem LZB nur auf den mit 200 km/h befahrenen Abschnitten eingeführt, wobei österreichische Triebfahrzeuge nicht einmal mit dieser Einrichtung ausgerüstet werden, obwohl dieses bei jeder Geschwindigkeit die Sicherheit erhöhen würde?"

Sind Sie bereit, dafür zu sorgen, daß dieses Sicherheitssystem so rasch wie möglich auf allen dichtfrequentierten Strecken eingeführt wird, um einerseits die Sicherheit, andererseits die Streckenkapazität entscheidend zu erhöhen, wenn nein, warum nicht?"

Die LZB ist für das Fahren mit Geschwindigkeiten von mehr als 160 km/h notwendig, da die Signalbeobachtung durch den Triebfahrzeugführer über dieser Geschwindigkeit nicht mehr ausreichend möglich ist.

- 4 -

Für Geschwindigkeiten gleich und unter 160 km/h kann die LZB verwendet werden. Derzeit werden im Abschnitt Linz - Wels (erste LZB-Strecke) alle LZB-tauglichen Züge unabhängig von der Höchstgeschwindigkeit mit LZB geführt.

Neue Triebfahrzeug-Baureihen der ÖBB werden mit LZB ausgerüstet. Wieweit eine Nachrüstung bestimmter derzeit vorhandener Triebfahrzeuge technisch möglich ist, wird gegenwärtig geprüft.

Aufgrund der bestehenden Überlegungen der ÖBB ist ein mittel- bis langfristiger Einbau der LZB auf allen österreichischen Magistralen vorgesehen.

Zu den Fragen 8 , 9, 10 und 11:

"Ist es richtig, daß nach derzeitigem Stand nach der Fertigstellung der "Umfahrung Säusenstein" die alte Strecke abgetragen werden soll, obwohl mittelfristig ein durchgehender viergleisiger Ausbau der Westbahn vorgesehen ist?"

"Was werden Sie unternehmen, um diese widersinnige Vorgangsweise der ÖBB/HL-AG der Abtragung eines bereits bestehenden Abschnittes der Westbahn zu verhindern bzw. warum halten Sie diese für vertretbar?"

Wurden bzw. werden im Zuge der Planungen für den viergleisigen Ausbau auch die Wünsche der Stadt Steyr, einen direkten Anschluß an einen Ast der Westbahn zu erhalten, berücksichtigt, wenn nein warum nicht?

In welcher Form wird ein S-Bahn mäßiger Ausbau der Westbahn im dichtbesiedelten Raum Wels-Linz-Steyr in absehbarer Zeit realisiert, in welcher Form gehen derartige Anforderungen in die Planung für die Kapazitätserweiterungen in diesem Abschnitt ein?"

Die ursprüngliche Planung des Ausbaues der Westbahn erfolgte noch vor der Ostöffnung, wobei ein durchgehend viergleisiger Ausbau nicht vorgesehen war. Aufgrund der neuen verkehrspolitischen Gegebenheiten ist einer Kapazitätserhöhung der Westbahn besondere Bedeutung beizumessen, weshalb nunmehr ein durchgehender

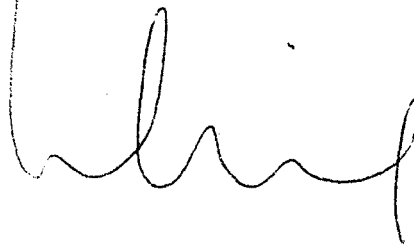
- 5 -

viergleisiger Ausbau angestrebt wird, sodaß eine Adaptierung der ursprünglichen Planung erforderlich wird.

Ich habe auch angewiesen, daß im Zuge der viergleisigen Planung der Westbahn einerseits das Belassen der Bestandsstrecken zu prüfen ist und andererseits auch die mögliche Anbindung von Steyr geprüft werden soll.

Wien, am 21. April 1993

Der Bundesminister

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'H' followed by a series of loops and a long tail stroke.

Stellungnahme der HL-AG zur Parlamentarischen Anfrage 4356/J-NR/93

Allgemein und zu Frage 6) Welche Maßnahmen werden Sie ergreifen, um in Hinkunft bei Planungs- und Baumaßnahmen der HL-AG eine bürgerfreundlichere Vorgangsweise zu erreichen, zumal sich gezeigt hat, daß der im HL-Gesetz in § 4 vorgesehene Mechanismus offensichtlich nicht ausreicht, um Anrainerinteressen wirksam zu schützen und daher die grundsätzliche Akzeptanz von notwendigen Bahninvestitionen bei der Bevölkerung ernstlich in Gefahr ist?

Bei der Planung bzw. Errichtung der Projekte wird seitens der HL-AG die berührte Bevölkerung sehr wohl umfassen informiert und in die Erarbeitung des Vorhabens einbezogen, wie dies anhand verschiedener, bereits erfolgreich durchgeführter Maßnahmen zu erkennen ist.

Konkret zu dem angesprochenen Vorhaben "Wien - St. Pölten" wird darauf hingewiesen, daß neben einer breiten Informationstätigkeit seit Beginn der Planungen eine projektbegleitende Arbeitsgruppe besteht, in direkter Zusammenarbeit mit der Region bereits Überarbeitungen eines Trassenvorschlages erfolgten und nunmehr eine Informationsausstellung in der Region eingerichtet wurde, um so der Bevölkerung von Ort die Möglichkeit zu direkter sachlicher Information und Mitarbeit zu geben.

Gemeinsam mit den Gemeinden bzw. Anrainern wird in Arbeitskreisen eine Lösung für die Trassenführung erarbeitet und auf diesem Weg das Projekt für das Anhörungsverfahren aufbereitet.

Von einer rücksichtslosen Vorgangsweise der HL-AG kann daher nicht die Rede sein. Vielmehr wirken offensichtlich andere Faktoren, die den zweifellos erforderlichen und auch grundsätzlich vorhandenen gesellschaftlichen Konsens für den Bahnausbau in Frage zu stellen versuchen.

zu Frage 2)

Welche Maßnahmen in jeweils welchen Abschnitten zur Erhöhung der Kapazität wurden bereits ausgeschöpft, welche können noch ergriffen werden?

Die HL-AG wurde zur Erhöhung der Kapazität mit der Planung bzw. Errichtung nachstehender Vorhaben an der Westbahn beauftragt:

- * Verbindung zwischen der West- und Südbahn im Raum Wien
- * Neubaustrecke zwischen Wien und St. Pölten einschließlich einer Güterzugumfahrung St. Pölten
- * 6 Linienverbesserungen bzw. Umfahrungen zwischen St. Pölten und Attnang-Puchheim, davon 2 bereits in Bau
- * Neu/Ausbaustrecke Attnang-Puchheim - Salzburg

- 2 -

zu Frage 7)

Welche Abschnitte der Westbahn werden derzeit im Hinblick auf Viergleisigkeit ausgebaut, welche befinden sich in Planung und Bauvorbereitung und wann ist jeweils mit einer Fertigstellung zu rechnen?

Seitens der HL-AG werden folgende Abschnitte der Westbahnstrecke, die einen 4-gleisigen Ausbau vorsehen, angeführt:

Die Neubaustrecke Wien-St. Pölten und die direkt anschließende Güterzugsumfahrung St. Pölten ergeben unter Beibehaltung der bestehenden 2-gleisigen Westbahn eine 4-gleisige Eisenbahnstrecke.

Dies ist auch bei den Abschnitten Haag-St. Valentin und Lambach gegeben.

Die Vorhaben Wien-St. Pölten und die Güterzugumfahrung St. Pölten befinden sich im Planungsstadium. Die Umfahrung Lambach ist bereits im Bau, mit einer Inbetriebnahme ist Ende 1994 zu rechnen.

Der Abschnitt Haag- St. Valentin befindet sich derzeit im § 4 Verfahren.