

5919/J XX.GP

ANFRAGE

der Abgeordneten Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr

betreffend Ausbau der Westbahn im Abschnitt Hubertendorf - Blindenmarkt

Im Zuge des viergleisigen Ausbaus der Westbahn ist im Abschnitt Hubertendorf - Blindenmarkt eine Linienverbesserung der Bestandsstrecke durch eine geringfügige Vergrößerung der Kurvenradien vorgesehen. Dadurch wird der Fahrweg um einige Meter nach Norden verlegt. Die zweite, neu zu errichtende zweigleisige HL - Strecke wird jedoch nicht auf dem freiwerdenden Bereich unmittelbar südlich des linienverbesserten Bestandes geführt, sondern durch einen (teuren) Tunnel nördlich der Bestandsstrecke, der nach aktuellem Planungsstand der HL AG durch den letzten Ausläufer des Böhmisches Massivs gegraben werden soll. Zudem sind durch diese Linienführung 13 Familien zur Absiedlung gezwungen. Deren Häuser müssen um beträchtliche Beträge eingelöst werden. Es stellt sich somit die Frage, ob durch geringfügige Änderung der Ausbaupläne nicht beträchtliche Kosten gespart werden könnten.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Welche Vorgaben bestehen seitens des Verkehrsministeriums hinsichtlich zulässige a) minimale Kurvenradien und b) größtmögliche Steigungen des Fahrweges für den viergleisigen Ausbau der Westbahn?
2. Für welche Höchstgeschwindigkeit werden die beiden zweigleisigen HL - Stecken ausgelegt?
3. Wodurch ergibt sich diese Höchstgeschwindigkeit? Aufgrund des künftig eingesetzten Wagenmaterials im Personenverkehr oder aufgrund der technischen Ausstattung des Fahrweges (z.B. Abstände Signalanlagen)?
4. Wäre es möglich, die zulässige Höchstgeschwindigkeit mit besserem Wagenmaterial (z.B. Neizeugtechnik) bzw. geänderter Signalisierung noch weiter anzuheben?
5. Welche Betriebsführung (Mischbetrieb, Trennung Güter -, Personenfern - und Personennahverkehr, etc.) ist für die beiden jeweils zweigleisigen HL - Stecken künftig vorgesehen?

6. Warum wird im Abschnitt Hubertendorf - Blindenmarkt die zweite, neu zu errichtende HL - Strecke nicht unmittelbar südlich neben dem linienverbesserten Bestand geführt?
7. Zu welcher Reduktion der Höchstgeschwindigkeit würde es in diesem Fall auf der zweiten, neu errichteten HL - Strecke kommen?
8. Zu welcher Fahrzeiterhöhung würde es durch diese Reduktion der Höchstgeschwindigkeit kommen?
9. Könnte die Fahrzeiterhöhung durch den Einsatz von Wagen mit Neigezugtechnik bei entsprechender technischer Anpassung der Strecke ausgeglichen werden? Wenn ne~, warum nicht?
10. Ist es richtig, daß der vor Amstetten notwendige Seitenwechsel der beiden HL - Strecken ohne aufwendige Tunnelbauten auch nach dem Abschnitt Hubertendorf - Blindenmarkt durchgeführt werden könnte? Wenn nein, warum nicht?
11. Wieviel kostet der viergleisige Ausbau des Abschnitts Hubertendorf - Blindenmarkt in der von der HL AG geplanten Variante?
12. Wie hoch sind die Tiefbaukosten für die Errichtung des Tunnels im Abschnitt Hubertendorf - Blindenmarkt?
13. Wie hoch sind die veranschlagten Kosten für die notwendigen Objekteinlösen?
14. Wieviel würde der viergleisige Ausbau des Abschnitts Hubertendorf - Blindenmarkt kosten, wenn die zweite, neu zu errichtende HL - Strecke unmittelbar südlich neben dem linienverbesserten Bestand geführt werden würde?
15. Welche Mehrkosten würden für den notwendige Seitenwechsel der beiden HL - Strecken in den Abschnitten vor Amstetten und nach Blindenmarkt anfallen?
16. Warum wird die Haltestelle Hubertendorf aufgelassen?
17. Sollte die Kapazitätserhöhung der Westbahnstrecke nicht auch dazu dienen, den Personennahverkehr zu attraktivieren anstatt Haltestellen aufzulösen?
18. Sind Sie bereit, sich für die Beibehaltung der Haltestelle Hubertendorf einzusetzen? Wenn nein, warum nicht?
19. Warum wird die künftige Haltestelle Blindenmarkt nicht unmittelbar auf Höhe des Ortskerns errichtet sondern westlich davon? Was spricht gegen eine entsprechende Verschiebung nach Osten?