



REPUBLIK ÖSTERREICH

HUBERT GORBACH

VIZEKANZLER

Bundesminister

für Verkehr, Innovation und Technologie

GZ. 10000/10-CS3/04

XXII. GP.-NR

1380/AB

2004 -03- 26

zu 1391/J

An den
 Präsidenten des Nationalrates
 Dr. Andreas Khol

Parlament
 1017 Wien

Wien, 25. März 2004

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1391/J-NR/2004 betreffend Weiterbau der Güterzugumfahrung St. Pölten, die die Abgeordneten Heinzl und Genossinnen am 29. Jänner 2004 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 und 2:

Welche Maßzahlen verwenden die für die Finanzierung der Schieneninfrastruktur zuständigen Stellen bei ÖBB, HL-AG, SCHIG und BMVIT zur Feststellung eines „Kapazitätsengpasses“ beim Personenverkehr im Abschnitt Knoten Rohr-Bahnhof St. Pölten?

Welche Maßzahlen verwenden die für die Finanzierung zuständigen Stellen bei ÖBB und BMVIT zur Feststellung eines „Kapazitätsengpasses“ beim Güterverkehr im Abschnitt Knoten Rohr-Bahnhof St. Pölten?

Antwort:

Als Grundlage für die Planung und Dimensionierung von Infrastrukturanlagen werden üblicherweise Leistungsfähigkeitsberechnungen zur Feststellung von Kapazitätsengpässen auf Strecken und Knoten durchgeführt. Diese Berechnung basiert auf computerunterstützten Tools, die auch international angewendet werden. Eine Beurteilung getrennt nach Personen- und Güterverkehr ist nicht möglich. Das Ergebnis dieser Berechnungen sind Kapazitätswerte, die in Zugzahlen ausgedrückt werden. Zwischen Kapazität und Qualität besteht eine Wechselwirkung. Die Kapazitätswerte können im praktischen Betriebsablauf überschritten werden, dadurch sinkt jedoch die Qualität.

Frage 3:

Wie hoch sind die Werte dieser Maßzahlen derzeit?

Antwort:

Die errechnete Kapazität der derzeitigen Anlage liegt bei:

260 Züge

Tatsächlich gefahrene Züge 2003 im Tagesdurchschnitt:

290 Züge

Das ergibt eine geringfügige Überschreitung der Kapazität um:

30 Züge

GZ. 10000/10-CS3/04

Frage 4:

Wie hoch sind die Schwellenwerte dieser Maßzahlen für Personenverkehr und Güterverkehr, die einem „Kapazitätsengpass“ entsprechen?

Antwort:

Die Beurteilung der Kapazität einer Eisenbahninfrastruktur anlage hängt maßgeblich vom Mischungsverhältnis Reisezug / Güterzug und deren unterschiedliche Geschwindigkeiten ab und kann daher nicht getrennt betrachtet werden.

Frage 5:

Wie war der Trend dieser Maßzahlen für den entsprechenden Abschnitt der bestehenden Westbahn über die letzten zehn Jahre?

Antwort:

Entwicklung der Zugzahlen (werktaglicher Durchschnitt) in diesem Bereich:

1991 – 230 Züge

1992 – 255 Züge

1997 – 270 Züge

1999 – 260 Züge

2001 – 280 Züge

2003 – 290 Züge

Prognose 2016: 380 Züge

Fragen 6 und 7:

Wann ist aus heutiger Sicht mit der frühesten Überschreitung des Schwellenwertes für eine dieser Maßzahlen zu rechnen und welche Maßzahl ist dies voraussichtlich?

Wann ist aus heutiger Sicht mit einer Überschreitung der Schwellenwerte aller dieser Maßzahlen zu rechnen?

Antwort:

Die rechnerische Kapazität ist bereits heute leicht überschritten. Dies kann sich auf die Qualität der Betriebsführung (zusätzliche Verspätungen) insbesonders im Güterverkehr auswirken.

Frage 8:

Ist in diesen Prognosen der Anstieg des Verkehrs durch die Osterweiterung der EU (die einen Systembruch verglichen mit der historischen Entwicklung der Verkehrsbelastung auf der Westbahn darstellt) berücksichtigt?

Antwort:

In den Prognosezahlen für den Zeithorizont 2016 ist der Anstieg des Verkehrs durch die Osterweiterung der EU berücksichtigt.

Frage 9:

Wie lange ist aus heutiger Sicht die Zeitspanne zwischen Bauübertragung der GZU an ÖBB oder HL-AG und der Übergabe der fertigen Güterzugumfahrung für den Verkehr?

GZ. 10000/10-CS3/04

Antwort:

Bei einer Wiederaufnahme (Weiterführung) des Baues der Güterzugumfahrung könnte diese ca. 6 Jahre später verkehrswirksam werden.

Frage 10:

Basierend auf diesen Informationen und Prognosen: wann ist unter der Annahme der Vermeidung eines tatsächlichen Kapazitätsengpasses mit dem Baubeginn für die 2. Stufe der Güterzugumfahrung zu rechnen?

Antwort:

Der Umbau des Bahnhofes St. Pölten Hbf. sowie die Güterzugumfahrung sind Bestandteile des viergleisigen Ausbaues der Westbahn. Für die Beurteilung und Entwicklung möglicher Ausbauphasen wurde im Jahr 2000 durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ein externes Gutachten in Auftrag gegeben. Gemäß diesem wurde auch eine spätere Realisierung der Güterzugumfahrung als möglich bewertet, wobei jedoch flankierende Maßnahmen, wie eine viergleisige Einfahrt aus Richtung Pottenbrunn, der Umbau des Bf St. Pölten Hbf mit seitenrichtigen Überholgleisen und die dreigleisige Einfahrt aus Richtung Prinzersdorf empfohlen wurden, wodurch die Kapazität entsprechend gesteigert werden kann und damit betriebliche Qualitätseinbußen weitgehend vermieden werden können. Bei Umsetzung dieser Maßnahmen und unter Zugrundelegung des Prognosewertes für 2016 ist die Güterzugumfahrung voraussichtlich erst in 10 bis 15 Jahren erforderlich.

Frage 11:

Wie soll gemäß den Planungen der zuständigen Stellen in ÖBB, HL-AG, SCHIG und/oder BMVIT die 4-gleisige Westbahn mittelfristig ohne GZU funktionieren, ohne die Leistungsfähigkeit der gesamten Westbahnstrecke zwischen Wien und Linz einzuschränken? Bitte geben sie einen tabellarischen Überblick über die an den neuralgischen Stellen in den kommenden zehn Jahren vorhandenen Kapazitäten, den zu erwartenden Verkehrsbelastungen, der geplanten Maßnahmen und des jährlich notwendigen Investitionsvolumens für Schieneninfrastruktur?

Antwort:

Nach Fertigstellung der oben angeführten Maßnahmen im Bf. St. Pölten und der neuen zweigleisigen Westbahn zwischen Wien und St. Pölten verbleibt auf der Westbahn zwischen Wien und Linz ein kapazitiver Engpass im Bereich Ybbs - Amstetten in dem der viergleisige Ausbau erst im Paket 1b des GVP-Ö vorgesehen ist.

Mit freundlichen Grüßen

