
1391/J XXII. GP

Eingelangt am 29.01.2004

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

der Nationalräte Heinzl
und GenossInnen
an den Bundesminister für Verkehr, Infrastruktur und Technologie
bezüglich Weiterbau der Güterzugumfahrung St. Polten

Nachdem Sie mit fast einjähriger Verspätung den Umbau der Gleisanlagen des Hauptbahnhofes St. Polten nun der HL-AG zum Bau übertragen haben, ist gemäß Ihrer Presseaussendung vom 22. Jänner 2004 im Jahr 2010 mit der Übergabe des neuen Bahnhofes für den Verkehr zu rechnen.

Darüber hinaus ist in dieser Presseaussendung zu lesen, dass zur Realisierung des durchgehenden viergleisigen Ausbaukonzeptes zwischen Wien und Linz unter anderem noch die Errichtung der 2. Stufe der Güterzugumfahrung St. Polten (die eigentliche Umfahrungsstrecke: rd. 20 km) erforderlich ist.

In der Beantwortung der parlamentarische Anfrage Nr. 1071/J-NR 2003 betreffend Umbau der Gleisanlagen im Bahnhof St. Polten haben Sie darüber hinaus ausgeführt, dass die 2. Stufe der Güterzugumfahrung St. Polten erst dann errichtet wird, wenn Kapazitätsgrenzen im Abschnitt Knoten Rohr-Bahnhof St. Polten erkennbar werden.

In diesem Zusammenhang stellen die unterzeichneten Abgeordneten folgende

Anfrage

1. 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. Polten?
2. 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. Polten?
3. Wie hoch sind die Werte dieser Maßzahlen dieser derzeit?
4. Wie hoch sind die Schwellenwerte dieser Maßzahlen für Personenverkehr und Güterverkehr, die einem „Kapazitätsengpass“ entsprechen?
5. Wie war der Trend dieser Maßzahlen für den entsprechenden Abschnitt der bestehenden Westbahn über die letzten zehn Jahre?
6. Wann ist aus heutiger Sicht mit der frühesten Überschreitung des Schwellenwertes für eine dieser Maßzahlen zu rechnen und welche Maßzahl ist dies voraussichtlich?

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

