



REPUBLIK ÖSTERREICH  
Der Bundesminister für Verkehr  
Pr.Zl. 5905/23-1-1979

148/AB

1979 -12- 0 6

zu 123 B

#### ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage  
der Abg. Egg, Dr. Reinhart, Wein-  
berger, Dr. Lenzi, Wanda Brunner und  
Genossen, Nr. 123/J-NR/1979 vom 1979  
10 09, "2-gleisiger Ausbau der West-  
bahnstrecke westlich von Innsbruck".

Ihre Anfrage erlaube ich mir, wie folgt zu beantworten:

##### Zu 1

Auf der Westbahnstrecke zwischen Innsbruck und St. Anton am Arlberg  
sind schwerpunktmäßig folgende Verbesserungen geplant:

##### 1.1. Im Personenverkehr

- Neue Aufenthalte ab Sommerfahrplan 1980 für folgende  
Schnell- und Eilzüge:  
TS 142 "Montfort" im Bahnhof St. Anton am Arlberg  
Ex 468 und Ex 469 "Arlberg-Expresß" im Bahnhof Imst-Pitztal  
E 642 (Wien - Bregenz) im Bahnhof Strengen

Hiedurch wird eine wesentlich bessere verkehrsmäßige Be-  
dienung, insbesondere im Interesse des Fremdenverkehrs, der  
betreffenden Gebiete erzielt.

- Im Nahverkehr Innsbruck - Telfs/Pfaffenhofen wird ab  
Sommerfahrplan 1980 die Fahrzeit der Taktzüge in beiden  
Fahrtrichtungen von derzeit 33 auf 30 Minuten verringert.

### 1.2. Im Güterverkehr

- Um den Erfordernissen der verladenden Wirtschaft Rechnung zu tragen, werden auch künftighin die Güterzugfahrpläne ständig überarbeitet sowie der Güterwagenlauf forciert.
- Die Einrichtung der Fahrvershubprojekte (d.s. wagenumlaufbeschleunigende Waggonbeistellverfahren) Innsbruck Westbahnhof und Landeck stellt nicht nur gegenwärtig, sondern auch in Zukunft eine rasche und wirtschaftlich günstige Bedienung der Bahnkunden im Westen Tirols sicher.

### 1.3. Im Bau und Sicherungswesen

- Voraussichtliche Inbetriebnahme des Zugfunks auf der gesamten Arlbergstrecke im Abschnitt Innsbruck - Bludenz im Jahre 1980. Die Gesamtkosten werden rund 77 Mio S betragen.
- Errichtung eines modernen Gleisbildstellwerkes im Bahnhof Schönwies (Gesamtkosten rund 18 Mio S) sowie Automatisierung des Blockpostens Schönwies 1 (Gesamtkosten rund 6 Mio S). Mit der Inbetriebnahme ist etwa Ende 1982 zu rechnen.
- Erneuerung und Verstärkung der Fahrleitung auf der Ostrampe der Arlbergstrecke, wobei die Kosten mit rund 35 Mio S zu beziffern sind.
- Zweigleisiger Ausbau zwischen der Haltestelle Schnann und dem Bahnhof St. Anton am Arlberg (ca. 9,5 km) mit Linienverbesserungen. Die Länge der zweigleisigen Scheitelstrecke beträgt sodann 20 km (St. Anton am Arlberg - Langen ist bereits zweigleisig ausgebaut). Durch diese Maßnahmen werden die Streckenhöchstgeschwindigkeit und die Durchlaßfähigkeit auf dieser wichtigen Bergstrecke verbessert. Der weitergehende Ausbau der Westbahnstrecke wird sowohl auf dem Güter- als auch dem Personenverkehrssektor einen leistungsfähigeren und rationelleren Betrieb ermöglichen.

- Wenn auch nicht in Österreich gelegen, ist doch der Bau der Gleisschleife Rosenheim von größter Bedeutung auch für das Bundesland Tirol. Durch diese Maßnahme wird die Verkehrsqualität durch die Führung schneller Nachtzüge im Korridorverkehr wesentlich verbessert sowie die Voraussetzung für einen Taktverkehr zwischen Ost- und Westösterreich geschaffen. Mit den Vorarbeiten für den Bau wurde bereits begonnen, die Bauzeit wird etwa 2 Jahre betragen. Die Kosten werden bei rund 8 Mio DM liegen.

#### 1.4. Im Fahrpark

Neben dem regulären Reise- und Güterwagenprogramm der ÖBB, das selbstverständlich auch den Strecken des Bundeslandes Tirol zugute kommt, wäre noch zu erwähnen:

Bis Ende 1979 wird der Bestand der Hochleistungsthyristorlokomotiven der Reihe 1044 von derzeit 16 in der Zugförderungsleitung Innsbruck auf 20 erhöht. 1980 werden der Bundesbahndirektion Innsbruck 17 weitere leistungsstarke Lokomotiven (davon 10 Stück der Reihe 1044) als Ersatz für auszumusternde alte Lokomotiven zugeteilt werden. Damit kann nicht nur der Pünktlichkeitsgrad erhöht, sondern auch die Qualität der Vorspannleistungen auf den Rampenstrecken verbessert werden.

#### Zu 2

Einleitend soll bemerkt werden, daß das Land Tirol als erstes Bundesland für die Einrichtung eines schienengebundenen Nahverkehrs Mittel aus der zweckgebundenen KFZ-Steuer in Anspruch genommen hat. Im Rahmen des Übereinkommens zwischen der Tiroler Landesregierung und den ÖBB vom 18. Oktober 1976 wurde die Westbahnstrecke bis Telfs/Pfaffenhofen bereits zweigleisig ausgebaut. Die Betriebsaufnahme des 1-Stunden-Taktverkehrs im Abschnitt Innsbruck Hbf - Telfs/Pfaffenhofen erfolgte am 28. Mai 1978.

Derzeit laufen Verhandlungen zwischen den ÖBB und dem Land Tirol über eine Erweiterung des Nahverkehrs über Telfs/Pfaffenhofen hinaus bis Ötztal. Hierzu würde über 19 km bis Ötztal km ein zweites Streckengleis zugelegt werden. Im Zuge der Verwirklichung des Vorhabens würden die Bahnhöfe Stams, Silz und Ötztal sowie die Haltestellen Rietz, Mötz und Haiming für den Nahverkehr ausgebaut, in allen Verkehrsstellen neue Bahnsteige und schienenfreie Zugänge errichtet und die genannten Bahnhöfe mit modernen Sicherungsanlagen versehen.

In Frage käme die Einrichtung eines Stunden-Taktes, in den Hauptverkehrszeiten ein 1/2-Stunden-Takt und die Verwendung von weiteren drei 3-teiligen Elektrotriebwagengarnituren der Reihe 4020. Die Bauzeit läge etwa bei sechs Jahren.

Im Hinblick auf die Bedeutung der Westmagistrale für den gesamt-österreichischen Verkehr ist über die vorangeführten Vorhaben hinaus der weitere zweigleisige Ausbau der Westbahn- bzw. Arlbergstrecke vorgesehen. Dieser Ausbau, der sich bereits im Planungsstadium befindet, wird in Etappen erfolgen und die ÖBB in die Lage versetzen, auch gesteigerten Verkehrsansprüchen zu genügen. Mit Rücksicht auf die Größe und die zu erwartenden Kosten des Ausbauprojektes wäre es gegenwärtig noch verfrüht, einen Zeithorizont für die endgültige Verwirklichung zu nennen.

Wien, 1979 12 04  
Der Bundesminister

