



REPUBLIK ÖSTERREICH
Der Bundesminister für Verkehr
Pr.Zl. 5901/7-1-1980

11 - 1882 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

860/AB
1981 -01- 16
zu 852 J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. Dr. Reinhart, Egg, Weinberger,
Dr. Lenzi, Wanda Brunner und Genossen,
Nr. 852/J-NR/1980 vom 1980 11 17, "96
Punkte für Tirol".

Ihre Anfrage beehre ich mich, zu den einzelnen Programmpunkten wie folgt zu beantworten:

Zu Programmpunkt "Transporte von gefährlichen Gütern nur auf Schienen"

Zu den Fragepunkten 1 bis 3

Bei der Förderung nach "Transport von gefährlichen Gütern nur auf Schienen" muß man sich vor Augen führen, daß in Österreich der Grundsatz der freien Wahl des Beförderungsmittels durch die verladende Wirtschaft besteht. Andererseits sprechen gewichtige Gründe für eine Verlagerung von Transportsubstrat, besonders von gefährlichen Gütern, auf die Schiene wo immer dies möglich ist. Es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß der Transport solcher Güter über die Schiene, ganz besonders über lange Distanzen, wesentlich gefahrloser besorgt werden kann, als dies beim Straßentransport der Fall ist. Abgesehen von Sicherheitserwägungen sprechen volkswirtschaft-

- 2 -

liche Gründe, wie Entlastung der Hauptverkehrsstraßen vom LKW- Schwerkverkehr, damit Verbesserung der Umweltsituation für die Straßenanrainer, bessere Ausnutzung des vorhandenen Wagenmaterials bei den ÖBB und insbesondere energiebilanzmäßige Erwägungen für eine Transportverlagerung von der Straße auf die Schiene wo immer dies die Beförderungsdestinationen erlauben.

Unter diesen Gesichtspunkten haben die ÖBB bereits eine Reihe von Maßnahmen technischer und wirtschaftlicher Art ergriffen, die eine Verlagerung von Transporten gefährlicher Güter von der Straße auf die Schiene ermöglichen und der verladenden Wirtschaft einen Anreiz bieten, den Transport gefährlicher Güter mit der Bahn zu besorgen. Dementsprechend stehen bei den ÖBB für solche Transporte ausgerüstete Spezialwagen zur Verfügung. Die Bediensteten werden laufend und eingehend über Sicherheitsvorkehrungen im Umgang mit gefährlichen Stoffen und über Besonderheiten beim Transport solcher Güter unterwiesen. Die innerdienstlichen Vorschriften der ÖBB wurden und werden laufend auf die Besonderheiten des Transportes gefährlicher Güter ausgerichtet.

Die ÖBB haben auch die strengen, auf internationalen Vereinbarungen beruhenden Beförderungsbedingungen in ihre Tarifbestimmungen übernommen, womit auch die Absender solcher Güter den eingehenden Verpackungs- und Versandbestimmungen für gefährliche Güter unterworfen sind.

Um eventuellen Unglücksfällen wirksam entgegenzutreten zu können, wurden Vorsorgemaßnahmen getroffen, wie insbesondere die Bereitstellung von drei über das Bundesgebiet verteilten Ölwehruzügen. Darüberhinaus stehen elf weitere Züge mit Ölwehrgeräten, die rasch zu den Einsatzorten gebracht werden können, zur Verfügung. Für die Orts-

- 3 -

feuerwehren in jenen Orten, in deren Ortsgebiet sich ein längerer Tunnel befindet, wurden 14 Gasmeßgeräte sowie 72 Langzeitemschutzgeräte für Feuerwehreinsätze in Tunnels angeschafft. Zwei der Gasmeßgeräte sowie zehn Langzeitemschutzgeräte stehen bei der Feuerwehr St. Anton zum Einsatz im Arlbergtunnel bereit.

Die ÖBB gewährleisten durch eine strikte Befolgung dieser Sicherheitsmaßnahmen, daß die Beförderung gefährlicher Güter, besonders über lange Distanzen, auf der Bahn eindeutig weniger Sicherheitsrisiken mit sich bringt als auf der Straße.

Zu Programmpunkt "Nahverkehr im Taktfahrplan zwischen den Bahnhöfen Innsbruck und Jenbach und Erweiterung des Taktverkehrs von Telfs-Pfaffenhofen bis Ötztal"

Zu Fragepunkt 1

Das Land Tirol hatte als erstes Bundesland die für die Errichtung eines schienengebundenen Nahverkehrs zweckgebundenen Mittel aus der KFZ-Steuer in Anspruch genommen. Aufgrund des Übereinkommens mit den ÖBB wurde die Westbahnstrecke bis Telfs-Pfaffenhofen zweigleisig ausgebaut, der 1-Stunden-Taktverkehr konnte im Abschnitt Innsbruck - Telfs-Pfaffenhofen am 28. Mai 1978 aufgenommen werden.

Zu Fragepunkt 2

Am 9. Juli 1980 wurde ein weiteres Übereinkommen zwischen dem Land Tirol und den ÖBB über die Verlängerung des schnellbahnmäßigen Taktverkehrs bis zum Bahnhof Ötztal geschlossen. Darin ist festgelegt, daß spätestens ab dem Sommerfahrplan 1987 ein Taktverkehr mit stündlichen Intervallen in der Zeit von ca. 5.00 Uhr bis ca. 21.00 Uhr in der Relation (Innsbruck -) Telfs-Pfaffenhofen - Ötztal zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im Tiroler Oberinntal eingerichtet wird. Bis Ötztal wird über 19 km ein zweites Streckengleis gelegt. Die Bahnhöfe Stams und Ötztal sowie die Haltestellen Rietz, Mötztal und Haiming werden für den Nahverkehr ausgebaut, der Bahnhof Silz wird in eine Halte- und Ladestelle umgewandelt. In all diesen

- 4 -

Stationen werden neue Bahnsteige und schienenfreie Zugänge errichtet, die Bahnhöfe erhalten moderne Sicherungsanlagen.

Mit der Realisierung dieses Projektes wird 1981 begonnen, die Bauzeit wird voraussichtlich 7 Jahre betragen. Die Kosten des Nahverkehrsprojektes werden rund 850 Mio S betragen, wobei das Land Tirol einen Beitrag von rund 84 Mio S leisten wird.

Zu Fragepunkt 3

Die Einrichtung eines Nahverkehrs im Taktfahrplan zwischen Innsbruck und Jenbach kann grundsätzlich erwogen werden und war auch bereits Gegenstand von Gesprächen zwischen den ÖBB und Vertretern des Bundeslandes Tirol. Dabei ist jedoch zu bedenken, daß die zweckgebundenen Mittel für den Nahverkehr bundesweit zum Einsatz gelangen und daß gerade im Bundesland Tirol - wie schon oben dargestellt - bereits das zweite Nahverkehrsprojekt, nämlich Weiterführung des Verkehrs über Telfs-Pfaffenhofen nach Ötztal, verwirklicht wird.

Zu Programmpunkt "Verbesserung und Beschleunigung des Eisenbahnverkehrs über den Brenner"

Zu Fragepunkt 1

Das Bundesministerium für Verkehr und die ÖBB bemühen sich im Einvernehmen mit den italienischen Stellen seit geraumer Zeit, durch organisatorische Maßnahmen einen kontinuierlichen Verkehrsfluß auf der Brennerstrecke zu gewährleisten, um die immer wieder an der italienischen Grenze auftretenden Engpässe bei der Abfertigung von Güterzügen zu vermeiden. So wurden beispielsweise Vereinfachungen bei der Abfertigung am Brenner vereinbart und Zugbildeaufgaben für die italienischen Staatsbahnen übernommen. Durch diese Maßnahmen wurden allerdings die organisatorischen Möglichkeiten zur Beschleunigung des Brennerverkehrs inzwischen nahezu ausgeschöpft.

- 5 -

Zu Fragepunkt 2

Um die Leistungsfähigkeit der Brennerstrecke weiter zu verbessern, haben die ÖBB ein mittelfristiges Modernisierungsprogramm für ihren Streckenteil (Innsbruck - Staatsgrenze) erstellt. Die Realisierung dieses Programms erfordert einen Kostenaufwand von ca. 358 Mio S (errechnet auf Preisbasis 1980). Im einzelnen sind dabei folgende Verbesserungen vorgesehen:

- Umbau des Bahnhofes Patsch sowie Errichtung von Überleitstellen für den Gleiswechselbetrieb
- Errichtung moderner Sicherungsanlagen in den Bahnhöfen Patsch, Matriei und Steinach in Tirol
- Verlegung zusätzlicher doppelter Weichenverbindungen zwischen den Bahnhöfen Innsbruck Hbf und Patsch und Patsch - Matriei sowie in den Haltestellen St. Jodok, Gries und Brennersee, welche eine optimale Ausnutzung des Gleiswechselbetriebes gewährleisten werden. Die Fernbedienung dieser Weichenverbindungen wird von den Bahnhöfen Matriei bzw. Steinach aus erfolgen.
- Errichtung einer neuen und leistungsfähigen Fahrleitungsanlage für den Gleiswechselbetrieb und
- die erforderlichen fernmeldetechnischen Maßnahmen.

Die Erneuerung und Verstärkung der Fahrleitungsanlage wird derzeit durchgeführt und soll 1982 fertiggestellt werden. Die neue Fahrleitung wird für beide Gleise gleich leistungsstark ausgeführt, was den späteren Ausbau der Strecke für den Gleiswechselbetrieb ohne verlorenen Aufwand ermöglicht. Die Vorplanungen hierzu sind im Gange, der Baubeginn ist für 1986 vorgesehen, die Bauzeit wird etwa 6 Jahre betragen.

Die beabsichtigten Ausbaumaßnahmen werden auf dem österreichischen Teil der Brennerstrecke die Steigerung der Streckenkapazität sowie eine wesentliche Erhöhung der Flüssigkeit des Betriebes bewirken. Darüberhinaus kommt auch die Erweiterung und Modernisierung des Güterbahnhofes Hall dem Brennerverkehr zugute.

- 6 -

Zu Programmpunkt "Verbesserungen der Zugverbindungen für die
Außerferner"

Zu Fragepunkt 2

Die ÖBB planen nach eingehenden Absprachen mit den regionalen Interessensvertretungen des Außerferngebietes mit Beginn des Sommerfahrplanabschnittes 1981 folgende Verbesserungen:

a) Auf der Strecke Pfronten - Steinach - Reutte in Tirol

- Tägliche Weiterführung des in der Relation Kempten im Allgäu - Pfronten - Steinach verkehrenden Zuges 5463 nach Reutte in Tirol (Ankunft ca. 10.00 Uhr).
- Ausweitung der Verkehrsperiode des Zuges 780, Reutte in Tirol - Pfronten - Steinach - Kempten im Allgäu (ab Reutte in Tirol 10.33 Uhr, an Pfronten - Steinach 10.53 Uhr), durch die Anpassung an die Saisonierung der Deutschen Bundesbahn (der Zug wird dem jeweiligen Bedarf entsprechend geführt werden, im Sommer wird dies voraussichtlich täglich der Fall sein).
- Verlängerung der Verkehrsperiode des Zuges 789, Kempten im Allgäu - Pfronten - Steinach - Reutte in Tirol (ab Pfronten - Steinach 13.33 Uhr, an Reutte in Tirol 13.58 Uhr) im Winter. Derzeit verkehrt der Zug 789 vom 13.12.1980 bis 15.3.1981, künftig vom 12.12.1981 bis 12.4.1982.
- Der Zug 5466, Reutte in Tirol - Pfronten - Steinach - Kempten im Allgäu (Abfahrt Reutte in Tirol 14.52 Uhr, Ankunft Pfronten - Steinach 15.16 Uhr) wird künftig vom 12.12.1981 bis 12.4.1982 verkehren. Zur Zeit wird dieser Zug vom 13.12.1980 bis 15.3.1981 geführt.
- Weiterführung des Zuges 5467 an Werktagen von Kempten im Allgäu über Pfronten - Steinach nach Reutte in Tirol (Ankunft ca. 18.00 Uhr) und analog dazu die Führung eines neuen Zuges 5468 an Werktagen von Reutte in Tirol (Abfahrt 18.10 Uhr) nach Pfronten - Steinach und weiter nach Kempten im Allgäu.

- 7 -

b) Auf der Strecke Reutte in Tirol - Innsbruck

- Den Wünschen der Fahrgäste entsprechend wird der Zug 681 von Reutte in Tirol um 30 Minuten früher abfahren (5.42 Uhr) und durch eine Straffung der Fahrzeiten um 40 Minuten früher in Innsbruck ankommen (8.15 Uhr).
- Führung eines neuen, täglichen Zuges 684 von Innsbruck nach Reutte in Tirol mit Kurswagen nach München (ab Innsbruck 14.55 Uhr, Ankunft in Reutte um 17.40 Uhr).

Diese Verbesserungen bedürfen allerdings noch der Zustimmung der Deutschen Bundesbahn auf der bevorstehenden Fahrplankonferenz, nachdem es sich um eine Korridorstrecke über das Gebiet der BRD handelt.

Zu Programmpunkt "Bau der Brenner-Flachbahn zur Entlastung der Tiroler Straßen vom Fernlastverkehr"

Zu Fragepunkt 3

Bei der "Brenner-Flachbahn" handelt es sich um ein Projekt, dessen Bedeutung vorwiegend aus internationaler Sicht beurteilt werden muß. Einem derartigen Vorhaben kann angesichts seiner internationalen Bedeutung und gewaltigen finanziellen Erfordernisse nur gemeinsam mit anderen interessierten und finanzierungsbereiten Ländern nahegetreten werden.

Der Internationale Eisenbahnverband hat bisher Projektvarianten erarbeitet, wobei von einer Trassenführung zwischen Kufstein und Innsbruck im Inntal und einer Basistunneltrasse zwischen Innsbruck und Südtirol ausgegangen wird. Die damit erzielbare Transportkapazität würde ausreichen, um die Tiroler Bevölkerung im Inntal wesent-

- 8 -

lich vom Straßengüterfernverkehr zwischen dem EG-Zentralraum und Italien zu entlasten. Für keine der ausgearbeiteten Projektvarianten ist die Finanzierungsfrage bisher gelöst.

Sollte eine Einigung über eine internationale Finanzierung zustandekommen, wird auch Österreich einen seiner Interessenslage entsprechenden Beitrag zu diesem europäischen Verkehrsprojekt leisten.

Zu Programmpunkt "Beschleunigung des zweigleisigen Ausbaues der Strecke Telfs - St. Anton am Arlberg"

Zu Fragepunkt 2

Im Hinblick auf die Bedeutung der Westmagistrale für den gesamtösterreichischen Verkehr ist der schrittweise zweigleisige Ausbau der Arlbergstrecke bzw. der Westbahn geplant. Die Investitionsplanungen der ÖBB sehen zunächst den zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnittes zwischen der Haltestelle Schnann und dem Bahnhof St. Anton am Arlberg (ca. 9,5 km) mit einem Gesamtkostenaufwand von rund 220 Mio S vor. Die Länge der zweigleisigen Scheitelstrecke wird nach diesem Ausbau 20 km betragen. Durch diese Maßnahme wird sowohl die Streckenhöchstgeschwindigkeit als auch die Kapazität auf dieser wichtigen Bergstrecke verbessert werden. Damit wird ein weiterer wichtiger Schritt in Richtung eines Vollausbaues der Westbahn getan.

- 9 -

Zu Programmpunkt "Weiterer Ausbau von Telefonanschlüssen im
ländlichen Raum"

Zu den Fragepunkten 1 und 2

Die Post- und Telegraphenverwaltung wendet für den verstärkten Ausbau des Telefonnetzes im ländlichen Raum bereits seit Jahren (wenn man von Wien absieht) weit mehr als die Hälfte der Investitionsmittel für den Fernmeldeaußenbau auf, das gilt natürlich auch für Tirol.

Den verstärkten Bemühungen der Post- und Telegraphenverwaltung ist es gelungen, die Zahl der Fernsprechhauptanschlüsse im Bundesland Tirol von 63.622 zu Beginn des Jahres 1970 auf 152.123 zum Jahresende 1980 zu steigern.

Um die Herstellung von Telefonanschlüssen im Raum Innsbruck weiter zu forcieren, wurde überdies ein Sonderbautrupp eingerichtet.

Im Herbst 1979 wurden die Anschlußbedingungen im ländlichen Raum weiter verbessert und denen im verbauten Gebiet angenähert. So werden nun

- die Ausmündungen der verlegten Kabel möglichst weit an die Gehöftegruppen herangeführt, wodurch sich die Herstellung der Anschlüsse für die Anschlußwerber erleichtert und verbilligt;
- die Kosten für die Verlegung von Kabeln mit mindestens 10 Doppeladern von der Post übernommen (diese Kosten mußten früher von der jeweiligen Telefonanschlußgemeinschaft getragen werden);
- die Leitungsnetze großzügiger dimensioniert.

Nicht zuletzt diesen Bemühungen ist es zu verdanken, daß im Bundesland Tirol gegenwärtig nur eine Anschlußgemeinschaft für den Ausbau vorgemerkt ist, während bereits 20 Anschlußgemeinschaften schon mit entsprechenden Telefonanschlüssen versorgt werden konnten.

Zu Programmpunkt "Verbesserung des Fernsehempfanges im Ötztal und im Pitztal"

Zu diesem Punkt ist zunächst darauf hinzuweisen, daß auf Grund des Rundfunkgesetzes der ORF für die Fernsehversorgung (die Planung, die Errichtung und den Betrieb der Fernsehstationen) zuständig ist. Zu den Fragen zu diesem Punkt darf ich daher im Einvernehmen mit dem ORF folgendes mitteilen:

Zu Fragepunkt 1

Im Ötztal wurden bereits die Stationen Oetz-Schlatt, Umhausen, Längenfeld, Sölden, Obergurgl-Windeck fertiggestellt.

Im Pitztal wurden die Stationen Wenns und St. Leonhard im Pitztal bereits errichtet.

Zur weiteren Verbesserung der Fernsehversorgung im Ötztal sind 1981 folgende Vorhaben vorgesehen:

Huben (mit dem Bau wurde bereits begonnen)

Sölden (Umbau der Sendeanlage wegen der erforderlichen Signalweitergabe nach Ventertal)

Ventertal (mit dem Bau wurde bereits begonnen)

Sautens (hier bestehen Probleme beim Ballempfang, für die erst eine Lösung gefunden werden muß).

Nach der Errichtung dieser vier Stationen werden im Ötztal - sieht man von örtlich bedingten Empfangsschwierigkeiten ab - noch zwei Versorgungslücken in Seitentälern verbleiben, nämlich Niederthei und Gries im Sulztal. Diese Orte werden voraussichtlich mittels Kabelanlagen versorgt werden, wobei für Niederthei aber auch noch die Errichtung der Sendeanlage in Betracht gezogen wird. Vorkehrungen hierfür wurden beim Bau der Sendeanlage Umhausen bereits getroffen. Die Realisierung des Projekts könnte (sofern sie wirtschaftlich tragbar erscheint) 1984/85 erfolgen.

- 11 -

Für das Pitztal ist im Laufe dieses Jahres die Errichtung der Station Piößmes vorgesehen. Nach deren Fertigstellung wird das Pitztal als versorgt zu betrachten sein.

Zu Programmpunkt "Einrichtung des Zugbahnfunks für die Strecke
Innsbruck - Bregenz"

Zu den Fragepunkten 1 und 2

Die Einrichtung des Zugfunks auf dicht befahrenen Strecken bringt neben einer bedeutenden Erhöhung der Sicherheit eine sehr wesentliche Steigerung der Leistungsfähigkeit mit sich. Nach der Fertigstellung des Zugfunks auf der Tauernbahn zwischen Schwarzach/St. Veit und Villach wurden daher im Jahre 1978 die Arbeiten für die Ausrüstung der Strecke Hall in Tirol - Bludenz - Feldkirch - Buchs (SG) bzw. Lindau aufgenommen, nachdem die Vorarbeiten bereits im Jahre 1977 erfolgten. Die genannte Strecke ist in zwei Zugfunkbereiche geteilt, wobei der eine von Hall in Tirol bis Bludenz und der andere von Bludenz bis Buchs bzw. Lindau reicht. Insgesamt ist die Einrichtung von 38 ortsfesten Streckenfunkstellen erforderlich, vier davon im Arlbergtunnel.

Der Probetrieb im Bereich Hall - Bludenz wurde bereits aufgenommen, der Regelbetrieb ist ab 1. Februar 1981 geplant. Im zweiten Bereich ist die Aufnahme des Probetriebes für den Herbst dieses Jahres, der Regelbetrieb ab Frühjahr 1982 vorgesehen. Die Gesamtkosten für den Zugfunk auf dieser Strecke werden voraussichtlich rund 78 Mio S betragen.

- 12 -

Zu Programmpunkt "Neubau des Verwaltungsgebäudes der Postgarage in Kitzbühel"

Zu Fragepunkt 1

Der Neubau für das Verwaltungsgebäude der Postgarage in Kitzbühel wurde mit einem Kostenaufwand von rund 6,7 Mio S bereits durchgeführt. Teilweise wurde das neue Gebäude bereits in Betrieb genommen, die Aufnahme des vollen Betriebes ist noch in der ersten Hälfte des laufenden Jahres vorgesehen.

Zu Programmpunkt "Fußgängerweg Stumm - Kaltenbach"

Dieser Programmpunkt fällt nicht in den Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Verkehr.

Wien, 1981 01 09
Der Bundesminister

