

958/AB

Zu den übrigen Fragen nehme ich wie folgt Stellung:

Zu den Fragen 1 und 2:

Welche konkreten Bauinvestitionen sind in den Jahren 1996 bis 2000 in welchen konkreten Finanzierungsetappen in Österreichs Streckennetz geplant?

Weiche Fahrzeitverkürzungen werden mit diesen Summen pro Strecke erwartet?"

Für Investitionsvorhaben der Infrastruktur stehen gemäß Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz insgesamt 12 Mrd S/Jahr zur Verfügung, wobei die beabsichtigten Vorhaben in der Beilage der Regierungsvorlage zu diesem Gesetz genannt sind.

Schwerpunktmäßig ist der Einsatz von Investitionsmitteln in nachstehenden Relationen vorgesehen:

- Donauachse
- Passau - Phyrn - Schober - Ennstal
- Tauern - Arlberg - Brenner
- Pontebbana, Raum VVien

wobei die Einhaltung von Verträgen und Obereinkommen im Vordergrund steht.

Als Planungsziel werden - wie mir die ÖBB mitteilen - die Fahrzeiten gemäß Beilage 1 angestrebt.

Die Fahrzeitreduktionen ergeben sich, wenn wesentliche Teilvorhaben abgeschlossen sind.

Zu Frage 3.

"Welche Investitionen wurden in den Jahren 1990 bis 1996 jeweils in das Streckennetz der Westbahn zwischen Salzburg und Wien in welche konkreten Projekte investiert?"

In den Jahren 1990 bis 1996 wurden in Bauvorhaben der Westbahn (Abschnitt Wien-Salzburg) rd. 9,6 Mrd S investiert.

Davon entfallen insbesondere auf-

Großbauvorhaben 8,2 Mrd S

zusätzliche Sicherungsanlagen 0,4 Mrd S

Fahrweg (Oberbau, Brücken- 0,6 Mrd S

und Unterbau)

Hochbau 0,1 Mrd S

Energie 0,2 Mrd S

Zu Frage 5:

existieren Schätzungen und Untersuchungen, auf welchen Streckenbereichen eine Umstellung auf Neigezüge technisch und organisatorisch machbar wäre und weiche Summen dafür notwendig wären bzw. weiche Fahrzeitverkürzungen dadurch möglich wären?"

Studien über einen möglichen Einsatz von Zügen mit Wagenkastenneigung (WKN) auf den Strecken Graz - Innsbruck, Wien - Graz und Wien - Villach haben gezeigt, daß - optimaler Streckenzustand vorausgesetzt - eine Fahrzeitreduktion von ca. 10- 15% erzielbar ist.

Dies setzt voraus, daß alle schienengleichen Eisenbahnkreuzungen, Brücken, Bogenweichen, Sicherungssysteme etc. für die höhere WKN-Geschwindigkeit ausgelegt werden, wodurch zusätzliche Investitionskosten anfallen.

Beispielsweise wurde für die Strecke Graz - Innsbruck ein Bedarf von ca. 2 Mrd S ermittelt.

Grundsätzlich ist zum WKN-System festzustellen, daß nennenswerte Fahrzeitgewinne nur auf bogenreichen Strecken mit Bogenradien von 300 m und größer erreicht werden können.

Auf Strecken mit Bogenradien unter 250 m sowie in Gegenbögen ohne Zwischengeraden (z.B. Semmering-Nordrampe) ist die volle Nutzung des WKN-Systems nicht möglich. Ebenso ist bei Strecken mit großem Anteil an Geraden bzw. Radien über 1500 m (z.B. Westbahn) der Fahrzeitgewinn entsprechend gering, da hier auch herkömmliche Fahrzeuge mit $V_{\max} = 160$ km/h verkehren können.

Zu Frage 6:

'Wieviele Beschäftigte arbeiten derzeit bei der heimischen Schienenindustrie?'

Nach den mir vorliegenden Informationen beschäftigt die heimische Schienenindustrie derzeit rd. 16.600 Dienstnehmer.

Beilage nicht gescannt