



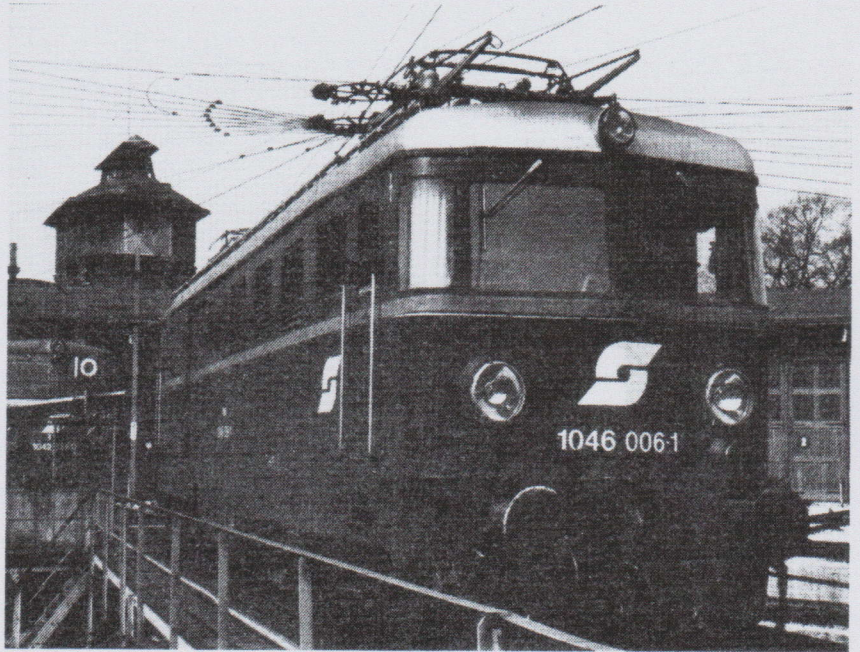
Bedeutung des »Neuen Austro Taktes« für den Raum Amstetten:

Amstetten wird ab 2. Juni Intercity-Bahnhof

Der »Neue Austro Takt« (NAT) soll mit einem neuen, österreichweit präzise abgestimmten Fahrplan Fahrgästen viel Zeit ersparen. Der NAT befindet sich im Stadium der Realisierung. Die erste Etappe des NAT beginnt am 2. Juni 1991 mit stündlichen Schnellverbindungen auf der West- und Südbahnstrecke; mit Schnellverbindungen alle 2 Stunden auf den übrigen österreichischen Hauptstrecken, immer im gleichen Intervall, mit leicht merkbaren Ankunfts- und Abfahrtszeiten und fixen Taktfahrplänen für die Eil-, Regional- und Nahverkehrszüge.

Das Grundgerüst des NAT sind die schnellen Fernverbindungen: InterCity im nationalen Bereich und SuperCity im nationalen Tagesrandverkehr und taktüberlagerte EuroCity im internationalen Fernverkehr. In der Endausbaustufe im Jahr 2000 werden alle Verkehrsmittel (auch Bundesbusse und Privatbahnen) durch einen präzise abgestimmten Fahrplan miteinander vernetzt sein, was kurze Anschlüsse garantiert. Zunächst sind jedoch die baulichen Einrichtungen noch nicht soweit. Die angestrebte Spitzengeschwindigkeit soll 200 km/h betragen.

Für den Bahnhof Amstetten bringt der NAT 91 erhebliche Verbesserungen im Reisezugverkehr. Die Anzahl der Schnellzüge in Richtung Wien wird von 10 auf 20 und in Richtung Salzburg bzw. Passau von 13 auf 21 erhöht. Alle InterCity-Züge bleiben ab 2. Juni stündlich in Amstetten stehen, EuroCity-Züge jedoch überhaupt nicht. InterCity-Züge aus Richtung Wien bleiben in der Minute 54, aus Linz in der Minute 03 und aus dem Selzthal in der Minute 50 in Amstetten stehen. Die Abfahrtszeiten



Mit dem vermehrten Einsatz an Zügen im Zusammenhang mit dem »Neuen Austro Takt« gibt es am Triebfahrzeugsektor der ÖBB eine angespannte Situation. Die ÖBB-Führung ist gezwungen, alle vorhandenen Reserven an Triebfahrzeugen einzusetzen. Das Werkstattpersonal der Zugförderungsstelle Amstetten reaktivierte ein als schrottreif geltendes, 35 Jahre altes Triebfahrzeug; es erhielt ein neues Führerhaus und ist für einen leichten Personenzug, eventuell nach Waidhofen gedacht.

o.: 2. Juni 1991; Der Sprung in die Zukunft mit dem „Neuen Austro Takt“ (NAT),
© Bericht des Amstettner Anzeigers.

u.: Juni 1998; Investitionsprojekte, verlautbart in Amtl. Nachrichten der BH Amstetten.

Intensiviertes Bahn-Baugeschehen in NÖ

Ein Großteil jener erhöhten Investitionen, die die HL-AG aufgrund des Schieneninfrastruktur-Finanzierungssystems aufbringen kann, kommt niederösterreichischen Westbahn-Projekten zugute. Wie kürzlich gemeldet, konnten die Gesamtinvestitionen seit 1996 mehr als verdoppelt werden. Im heurigen Frühjahr können mit Hilfe dieses Systems folgende weitere Investitionsprojekte an der Westbahn begonnen werden: Die Bahnhöfe in St. Valentin und in Pöchlarn, die Linienverbesserung Kottingburgstall und der Westbahnabschnitt St. Peter - Seitenstetten befinden sich im Ausbauprogramm. Im zweiten Halbjahr 1998 wird der Abschnitt Aschbach-Krenstetten in Angriff genommen. Begonnen wird auch auf Wiener Boden die Verbindung Westbahn-Südbahn-Donauländebahn. Dabei wird der „Lainzer Tunnel“ errichtet und mit einer hochwasserschutzverbauung im Wiental koordiniert.