



Bewältigung neuer Herausforderungen in der Gegenwart

1988/91: Der Bau der neuen Straßenüberführung im Betriebsgebiet Greinsfurth, die Errichtung der Fußgänger- und Radfahrerunterführung in Winkling sowie die Straßenunterführung in Mauer ermöglichten die Auflassung aller Schrankenanlagen der Westbahn zwischen Amstetten und Mauer.

1989: Mit 18. Sept. wurde das neue Gebäude der Fahrdienstleitung und des Zentralstellwerkes, Fabrikstraße Nr. 1, seiner Bestimmung übergeben. Die Aufgaben des Stellwerkes 2 wurden in die Fahrdienstleitung integriert.

1889: Die Eisenbahnbrücke über die Ybbsstraße wurde erneuert und die Unterführung – beidseitig verbreiterte Gehsteige - ausgebaut.

1991: Im Juni wurde der Neue Austrotakt „NAT“ eingeführt.

Eröffnung des ersten großen Parkdecks in Amstetten am Westende des Bahnhofsbereiches an der Eggersdorfer Straße. Die Baukosten von ca. 18 Mio. S teilten sich die ÖBB, die Stadtgemeinde Amstetten und das Land NÖ. im Verhältnis 50:30:20 auf.

2. Juni: Der bisher bestehende Linksverkehr von Amstetten nach Wien/West war in seiner gesamten Länge auf den „Rechtsverkehr“ umgestellt worden.

Herbst 1991: Im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen der „Neuen Bahn“ wurde von den ÖBB ein zweiter Personentunnel von der Eggersdorfer Straße (Parkdeck) zur Grabenstraße gebaut, zu dem die Stadtgemeinde einen entsprechenden Baukostenzuschuss leistete.

Östlich der Fa. MÜ-GU wurde die Straßenüberbrückung neu errichtet.

1992: Von der Zugförderungswerkstätte Amstetten wurden jährlich 21 ständig in Amstetten stationierte Triebfahrzeuge erhalten sowie etwa 1800 Personen- und Güterwagen im Jahr repariert und lauffähig gehalten.

1999: Der viergleisige Ausbau der Westbahnstrecke von Amstetten in Richtung Mauer (Westen) wurde in Angriff genommen.

2008: In der zweiten Jahreshälfte wurde am letzten Streckenstück der Westbahn von Ybbs nach Amstetten mit den Bauarbeiten für den viergleisigen Ausbau begonnen.