

3153/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr.3163/J-NR/1997, betreffend die Erhaltung der Eisenbahnstrecke über den Semmering, die die Abgeordneten Rosenstingl und Kollegen am 29. Oktober 1997 an mich gerichtet haben, beehre ich mich auf Grund von Stellungnahmen der ÖB13 wie folgt zu beantworten:

1. Welchen Aufwand zur Erhaltung der Semmeringstrecke zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag hat die ÖBB seit 1980 jährlich betrieben?

Antwort:

Der jährliche Aufwand für die Erhaltung der Semmeringstrecke im Streckenabschnitt Gloggnitz - Mürzzuschlag (Streckenlänge 42,7 km) beträgt durchschnittlich zwischen 1980 und 1997 rund 90 Mio S (gerechnet auf Preisbasis 1997).

Hiezu sind noch die Kosten für die Erneuerung bestehender Anlagen hinzuzurechnen, für die seit 1980 (exklusive Tunnels und Viadukte) im Durchschnitt ca. 25 Mio S pro Jahr aufzuwenden waren (gerechnet auf Preisbasis 1997). Aufgrund der schweren Verkehrsbelastung und des Alters der Viadukte fallen hinkünftig allerdings verstärkt Arbeiten zur Erneuerung von Viadukten an. In den nächsten Jahren sind hierfür durchschnittlich ca 50 Mio S pro Jahr zu veranschlagen.

2. Welcher Erhaltungsaufwand pro Kilometer Streckenlänge wird für die .Alpenbahnen durchschnittlich aufgewendet? Wie hoch ist dieser Betrag bei der Semmeringstrecke?

Antwort:

Das finanzielle Volumen für die Erhaltung beträgt z.B. auf der Brennerbahn (Innsbruck Brenner, Streckenlänge 37 km) im Durchschnitt 1,13 Mio S/km.

Auf der Semmeringstrecke zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag erhöht sich dieser Aufwand aufgrund extremer Anlageverhältnisse (insbesondere sehr enge Bogenradien, viele aufwendige Kunstbauten) erheblich. Der Erhaltungsaufwand für die Semmeringstrecke beträgt durchschnittlich ca. 2,11 Mio S/km.

Ähnlich verhält es sich mit den Kosten zur Erneuerung bestehender Ansagen.

3.,4. Ist es richtig, daß in den Erhaltungsplänen der letzten Jahre diverse Streckensanierungsarbeiten enthalten waren, diese aber bislang nicht bzw. erst wesentlich später ausgeführt wurden, als zunächst geplant?

Wenn ja, welche waren dies im Einzelfall und wie ist dies zu verantworten?

Antwort:

Es ist richtig, daß aus unterschiedlichen Gründen Umplanungen bezüglich Erhaltungsmaßnahmen stattgefunden haben. Keinesfalls bewirkte dies eine Verschlechterung des Sicherheitsstandards.

5., 6., 7. Welche Unfälle ereigneten sich im in Frage 1 genannten Zeitraum auf der Strecke über den Semmering, und welche genaue Ursache wurde dabei jeweils festgestellt?

Wieviele Unfälle ereigneten sich im gleichen Zeitraum jeweils auf den übrigen Alpenbahnen der ÖBB?

Welche Dichte an Unfällen pro Zeit und Kilometer ergibt sich daraus jeweils für die einzelnen Alpenbahnen?

Antwort:

In den Jahren 1980 - 1997 kam es auf der Semmeringbahn zu 18 Unfällen (vorwiegend Zugentgleisungen in Bögen). Da das Streckennetz der ÖBB die typischen Charakteristika eines Alpenlandes (im EU-Vergleich verhältnismäßig große Anzahl von Bögen und geneigten Streckenabschnitten) aufweist, kann zu Ihrer nicht näher definierten Fragestellung des Punktes 6 "übrige Alpenbahnen der ÖBB" keine exakte Festlegung getroffen werden.

Als Beispiel für eine andere Bergstrecke wird daher die Brennerbahn herangezogen. Auf dieser Strecke ereigneten sich im angefragten Zeitraum 8 Unfälle.

8. Ist es richtig, daß sich die medial stets aufwendig gewürdigten und von Tunnelbefürwortern stets als Argument für den Bau gebrauchten Entgleisungen der jüngeren Zeit auf der Semmeringstrecke sich durchwegs nicht in jenen Streckenabschnitten mit schwierigen Trassierungen (etwa Kalte Rinne) ereigneten?

Antwort:

Die ÖBB haben auf den im Fragepunkt angesprochenen Umfang medial redaktioneller Berichterstattung über Entgleisungen auf der Semmeringbahn keinen Einfluß. Die Entgleisungen ereigneten sich durchwegs im Bereich von Gleisbögen oder Weichen. Ein Zusammenhang mit den im Vergleich zu anderen österreichischen Hauptstrecken bestehenden, zum Teil extremen Anlageverhältnissen der Semmering-Nordrampe (in Bezug auf Bogenradien und Kunstbauten) ist gegeben.

9. Können Sie ausschließen, daß im Hinblick auf die geplante Errichtung des Basistunnels die Erhaltung nicht mehr im vollen Umfang durchgeführt wird und sich dadurch eine Gefährdung der Sicherheit ergibt?

Antwort:

Die Realisierung des Semmering-Basistunnels hat eine zukünftig wesentlich reduzierte Belastung (Verringerung von Zugzahlen und Achslasten) der alten Gebirgsstrecke über den Semmering zur Folge. Daraus ergibt sich eine, gegenüber dem heutigen Stand wesentlich vereinfachte und - im Sinne der sparsamen Verwendung öffentlicher Gelder - kostengünstigere Erhaltungssituation. Eine Verringerung des - im internationalen Vergleich hohen - Sicherheitsstandards der ÖBB ist daraus selbstverständlich nicht zu befürchten.