

II- 546 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
XIII. Gesetzgebungsperiode

Präs.: 14. März 1972 No. 325/J

A n f r a g e

der Abgeordneten HAHN, Dr. BAUER
 und Genossen
 an den Bundesminister für Verkehr
 betreffend Verschubbahnhof Lobau (Anschlußbahnanlage
 Stadlau-Lobau Hafen)

Diese Anschlußbahnanlage - 4 1/2 km lang - gehört der Wiener Hafenbetriebsges.m.b.H. die ja in letzter Zeit bereits einige Male in den Blickpunkt der Öffentlichkeit geraten ist. Auf dieser Anlage werden sämtliche Eisenbahntankwaggons zum Ölhafen geführt, von wo sie in die Raffinerie Schwechat über die Pipeline-Brücke gepumpt werden. Die Anlage hat somit für die Versorgung Österreichs erhebliche Bedeutung. Demnach ist der Zustand der Gleise derartig schlecht, daß sie - einer Verfügung der Bundesbahn-Streckenleitung vom 15.2.1972 zufolge - nur mehr mit 10/kmh Tempo gefahren werden darf, da bereits bei Geschwindigkeiten von 15/kmh in letzter Zeit Entgleisungen vorkamen und die Lokomotivführer sich weigerten, diese Strecke zu befahren.

Der Verschubbahnhof Lobau hat 9 Gleise, die sich alle in desolatem Zustand befinden. Der Unterbau ist völlig verfallen und selbst mit freiem Auge ist erkennbar, wie an einzelnen Stellen die Schienen geradezu gefährlich verbogen sind. Die Spurerweiterung beträgt dort 42 mm, was die Bundesbahn zur folgenden Feststellung veranlaßte: "Die festgestellte Erweiterung von 42 mm bedeutet eine permanente Betriebsgefahr." Gemäß der Oberbauvorschrift B 51.3 (6) ist die größte noch zulässige Erweiterung gegenwärtig mit 35 mm festgelegt.

Trotz mehrmaligen Urgenzen der Bundesbahn-Streckenleitung geschah nichts. So hieß es in einem Schreiben vom 15.2.1972 an die Wiener Hafenbetriebsges.m.b.H.: "Wir weisen darauf hin, daß wir seit Jahren wiederholt mündlich und auch schriftlich, wie z.B. am 20.3.1971, auf den schlechten Zustand Ihrer Gleisanlagen hingewiesen und Sie aufgefordert haben, durch ent-

- 2 -

sprechende Maßnahmen diese in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen. Leider waren unsere zahlreichen diesbezüglichen Hinweise und Aufforderungen vergeblich. Es ist uns unverständlich, daß Sie Ihre Gleisanlagen, die doch lebenswichtigen Zwecken dienen, wie z.B. dem Öltransport, dem Verfall preisgeben. Nur der Umstand, daß die Ölversorgung der gesamten Bevölkerung über Ihre Anlage abgewickelt wird, hält uns davon ab, eine sofortige Sperre auszusprechen."

In dem Schreiben wurde weiters noch darauf hingewiesen, daß "infolge des schlechten allgemeinen Zustandes Ihrer Gleisanlagen jederzeit Betriebsgefahr eintreten kann."

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher die

A n f r a g e :

- 1.) Ist dem Verkehrsminister der Streckenzustand, der eine permanente Gefahr sowohl für die Eisenbahner als auch bei Entgleisungen für den Grundwasserspiegel des nahegelegenen Pumpwasserwerkes der Stadt Wien bedeutet, bekannt?
- 2.) Seit wann und wie oft haben die Österreichischen Bundesbahnen die Wiener Hafenbetriebsges.m.b.H. auf den untragbaren Streckenzustand aufmerksam gemacht?
- 3.) Wieviele Ölwaggons werden im Durchschnitt täglich auf dieser Strecke befördert? Wie hoch ist der durchschnittliche Achsendruck?
- 4.) Welche Möglichkeiten gibt es, den Ölhafen Lobau mit genügend Ölrohstoffen zu versorgen, wenn das einzige durchgehende Gleise im Falle einer Betriebsgefahr einmal doch gesperrt werden muß?
- 5.) Werden Sie die Gemeinde Wien auffordern, sich um den skandalösen Zustand dieser Strecke zu kümmern und die Wiener Hafenbetriebsges.m.b.H. zu veranlassen, ihn abzustellen?