

II-5167 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 2627/J

1992-03-12

A N F R A G E

der Abgeordneten Haupt, Rosenstingl, Schweitzer, Moser

an den Bundesminister für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr

betreffend die Betriebssituation, Anlageverhältnisse und
Ausbaumöglichkeiten der bestehenden Semmeringbahnstrecke

Im Zuge der Diskussion um den Bau eines Semmeringbasistunnels wird von Befürworterseite stets die mangelnde Leistungsfähigkeit der bestehenden Ghega-Bahn als Argument ins Treffen geführt. Insbesonders der Ausbau für die verschiedenen Formen des kombinierten Verkehrs werfe Probleme hinsichtlich der Kurvenradien und Tunnelprofile, aber auch der Tragfähigkeit der Viadukte auf.

Andererseits konnten ähnliche Probleme auf anderen wichtigen Eisenbahnstrecken durch Ausbaumaßnahmen wie Tunnelaufweitungen beseitigt werden.

Auch auf der Semmeringbahn wurden in den vergangenen Jahren erhebliche Investitionen getätigt, so wurde praktisch die gesamte Fahrleitungsanlage neugebaut und die meisten Haltestellen umgestaltet.

Außerdem ist immer noch unklar, wann endlich der Bau beziehungsweise die Lieferung von neuen Triebfahrzeugen (zB. Reihe 4012, 1014), die auch ohne den völligen Neubau der Strecke eine Verbesserung der Betriebssituation in energetischer wie fahrzeitmäßiger Hinsicht ermöglichen würden, beginnen soll.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende

Anfrage:

1. Wurden seitens der ÖBB bzw. der HL-AG Untersuchungen darüber angestellt, ob und zu welchen Kosten die Tunnelprofile der Semmeringbahn den Erfordernissen des kombinierten Verkehrs angepaßt werden können?
2. Welche Kosten verursachten die Tunnelaufweitungsarbeiten auf anderen Strecken wie zuletzt der Brenner- und Arlbergbahn, aber auch bei vergleichbaren Projekten im Ausland pro Meter?
3. Welche Erfahrungen wurden im Zuge des Ausbaues der Wiener Vorortelinie mit der Absenkung des Gleiskörpers, verbunden mit dem Einbau eines niedrigen Spezialoberbaues aus Beton (großer Türkenschanztunnel) gemacht und in welchem Ausmaß ist die Anwendung dieser Technik in Hinkunft geplant?
4. Welche zulässige Höchstbelastung (Achsdruck bzw. Metergewicht) gilt für die Viadukte der Semmeringbahn im einzelnen und wie verhält sich dieser Wert zu den Schwachstellen anderer Gebirgs - Hauptbahnen der ÖBB, ?
5. Ist es richtig, daß der kleinste Kurvenradius der Semmeringbergbahn im Bereich des Kalte - Rinne - Viadukt mit 187m liegt, während die von Befürwortern des Tunnelbaues genannte Zahl 174m für einen Bogen im Bereich der Zugförderungsanlage Mürzzuschlag, der für den durchgehenden Zugsverkehr nie verwendet wird, gilt?
6. Wie groß ist der Anteil der im Minimalradius von weniger als 200m verlaufenden Strecke an der gesamten Semmeringbahn?

7. Wie oft ereigneten sich Zugstrennungen infolge Zughakenbruchs vor der Wiedereinführung des Schiebedienstes auf der Semmeringbahn pro Jahr und wie verhält sich dieser Wert unter Berücksichtigung der Zugdichte zu den Verhältnissen auf anderen Gebirgsstrecken der ÖBB?
8. Wie groß ist die jeweilige Maximalsteigung der Semmeringbahn und der sonstigen Alpenbahnen der ÖBB und wie groß ist der Anteil des in dieser Maximalsteigung liegenden Abschnitts an der Gesamtstrecke?
9. Wie groß ist der sogenannte S-Wert, der rechnerisch-fiktiv den Kurvenwiderstand auf die Steigung umlegt, für den Semmering und die übrigen Alpenbahnen der ÖBB?
10. Welche Typen von Containern und Wechselaufbauten können derzeit über die Semmeringstrecke transportiert werden und wie groß ist der Anteil dieser Behälter am gesamten Transportaufkommen im Rahmen des kombinierten Verkehrs?
11. Wie groß ist derzeit der Anteil des kombinierten Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen am Semmering?
12. Teilen Sie die Ansicht, daß die sogenannte rollende Landstraße, für die die größten Profilerweiterungen erforderlich sind, aufgrund der hohen Totlasten grundsätzlich ein problematisches, weil unter Berücksichtigung des Energieaufwands unwirtschaftliches Transportsystem darstellt, das nur für eine Übergangszeit bis zur Umrüstung auf entsprechende Behälter und zur Schaffung einer entsprechenden Logistik-Infrastruktur für den unbegleiteten kombinierten Verkehr als verkehrspolitische Sofortmaßnahme angewandt werden sollte?

13. Wie hoch sind die Anschaffungskosten bzw. ist der Erhaltungsaufwand für Niederflurwagen, Transportwagen für Sattelaufleger und normale Containertragwagen im Vergleich und wie verhält sich die Unfallhäufigkeit dieser Fahrzeugtypen unter Berücksichtigung der Kilometerleistungen zueinander?
14. Wurden die Pendolino-Garnituren Reihe 4012, mit denen sich eine Fahrzeitverkürzung in einem ähnlichen Ausmaß wie durch einen Tunnel zwar nicht auf der Berg- dafür aber auf den kurvenreichen Abschnitten der Zulaufstrecken erzielen ließe, bereits bestellt bzw. wann ist mit deren Lieferung und Einsatz zu rechnen?
15. Welche Fortschritte macht der Bau bzw. die Erprobung der Brennerlok 1822, die für den Semmering insoferne von Bedeutung ist, als hier erstmals in Österreich bei einer Serienhochleistungslok eine Rekuperationsbremse zum Einsatz kommen soll und wann ist mit der Lieferung der Prototypen der Reihe 1014 zu rechnen, die ebenfalls die Möglichkeit zur Energierückgewinnung haben soll?