

II=2178 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

Nr. 1118 W

1981 -03- 31

A N F R A G E

der Abgeordneten Huber
und Genossen
an den Bundesminister für Verkehr
betreffend Beschleunigung des Verschub-Verkehrs im Bahnhof Lienz

Im Zuge der Frequenzsteigerung auf der Eisenbahnstrecke Bleiburg-Innichen im Abschnitt Spittal-Millstättersee - Lienz - Innichen ist auch der Verschubverkehr stark angestiegen.

Da täglich mehrere schwere Güterzüge zum Teil mit dreifach-Traktion von Lienz nach Innichen geführt werden und außerdem vorgesehen ist, im Sommerfahrplan einen zusätzlichen schweren planmäßigen Güterzug einzuführen, wird sich die Zugbildung zeitlich noch weiter ausdehnen als bisher. So erfreulich diese Frequenzsteigerung und die Zunahme des Personen- wie vor allem des Güterverkehrs an sich sind, so große Schwierigkeiten bringt gleichzeitig der Umstand mit sich, daß der Bahnübergang am Westkopf des Bahnhofes Lienz leider sehr oft für den Fahrzeug- und Passantenverkehr gesperrt werden muß. Dabei bilden sich stets - vor allem im Sommer - längere Kolonnen wartender Fahrzeuge. Diese negative Erscheinung wird im Sommer vor allem infolge des im Süden der Stadt gelegenen großflächigen Erholungsgebietes sowie der Sporteinrichtungen wie Stadion, Hallen- und Freibad, Tennisplätze, Radwanderweg, Forstmeile usw. noch verstärkt.

In der Zwischenzeit hat man im Einvernehmen mit der Direktion Villach der ÖBB und in guter Zusammenarbeit mit den örtlichen Dienststellen wohl einige Verbesserungen in der Richtung schaffen können, daß die Zugbildung aus den straßenverkehrsmäßigen Stoßzeiten etwas herausgenommen wurde. Auch sind die Schließungszeiten

nicht mehr so lange wie früher. Trotzdem sind aber gerade für den Sommerverkehr wieder große Schwierigkeiten zu erwarten. Sicher wird in absehbarer Zeit der zwischenzeitig vorgenommene Aus- bzw. Umbau der beiden Stellwerke im Bahnhofsbereich Lienz auf mechanische Fernbedienung der Weichen wesentliche Erleichterungen bringen, ebenso wie die neuen elektrischen Sicherungs- und Meldeanlagen.

Die geplante Beschleunigung des Verschubverkehrs wird aber trotz alledem so lange nicht den erwünschten Erfolg bringen, als nicht ein entsprechend starkes Triebfahrzeug dafür eingesetzt wird. Auf Grund der Erfahrungen in anderen Bahnhöfen mit großen Verschubanlagen kann festgestellt werden, daß die ^{diesel-/}hydraulischen Lokomotiven der Baureihe 2067 sich sowohl im mittleren als auch im schweren Verschubdienst überall ausgezeichnet bewährt haben. Mit Sicherheit könnte eine wesentliche zeitliche Einsparung der Verschubtätigkeit bzw. der Schließzeiten des Schrankens am Westkopf erreicht werden, wenn ein solches Triebfahrzeug für Verschubarbeiten im Bahnhof Lienz eingesetzt werden könnte.

Im übrigen kann in diesem Zusammenhang festgehalten werden, daß sich die Diesellokomotiven der Reihe 2067 auch in hervorragender Weise als Streckenlokomotiven für den Güterzugsdienst verwenden lassen, sodaß diese Lokomotiven dann auch in der Zeit, wenn kein unmittelbarer Verschubbetrieb herrscht, rationell für den Streckendienst eingesetzt werden könnten.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an den Bundesminister für Verkehr nachstehende

A n f r a g e :

- 1) Welche Möglichkeiten bzw. welche Planungen bestehen seitens der zuständigen Bundesbahndirektion Villach zur Beschleunigung des Verschubverkehrs und damit zur Verkürzung der

- 3 -

Schrankenschließzeiten im Bereiche der Kreuzung der Lavanter Landesstraße mit der ÖBB-Strecke Lienz - Innichen im Bereich des Westkopfes des Bahnhofes Lienz?

- 2) Ist mit einem Einsatz eines entsprechend leistungsfähigen und eine wesentliche Beschleunigung der Vershubtätigkeit mit sich bringenden Triebfahrzeuges der Reihe 2067 der ÖBB im Bahnhof Lienz zu rechnen?
- 3) Wann könnte frühestens eine solche Maschine als Vershublokomotive in Einsatz gebracht werden?