

II-8873 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 44261J

1989 -10- 2 3

A N F R A G E

der Abgeordneten Dr. Dillersberger, Probst
an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr
betreffend Lärmverminderung beim Transitverkehr in Tirol

Der Vorstand des Institutes für Verbrennungskraftmaschinen und Kraftfahrzeuge der Technischen Universität Wien, Herr Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr. Hans Peter Lenz, hat einen Vorschlag zur Schadstoff- und Lärmverminderung beim Transitverkehr in Tirol durch den Einsatz schadstoff- und lärmarmen Zugmaschinen ausgearbeitet.

Sein Vorschlag beruht auf der Idee, eine Schadstoff- und Lärmverminderung auf der Transitroute durch Tirol dadurch zu erreichen, daß eine Elektrotraktion der Lastzüge mit O-Bus-ähnlichen Zugmaschinen durchgeführt wird. Bei diesem bereits seit längerer Zeit in Diskussion gestandenen Vorschlag war davon ausgegangen worden, daß nicht der gesamte Lastzug mit einem Gewicht vom 38 t auf ein zusätzliches Transportmittel gestellt wird, wie dies etwa bei der Bahnverladung geschieht, sondern daß nur die Vorderachse des Lastwagens auf ein Zugfahrzeug angehoben wird. Als Vorteil dieser Variante wären das Fehlen jeglicher Schadstoffemissionen sowie die Tatsache zu betrachten, daß das Fahrzeug so leise wie ein PKW fahren könnte. Darüber hinaus wären Investitionen in wesentlich geringerem Maße notwendig, der Einsatztermin könnte viel früher liegen, die Flexibilität wäre größer und es wäre kein Neubau von Trassen und Bahnhöfen erforderlich, sondern nur relativ flächensparende einzelne Lade- und Wendepunkte.

Eine weitere Durcharbeitung dieses Vorschlages durch Prof. Dr. Lenz hat ergeben, daß man auch anstelle der Elektrotraktion verbrennungsmotorangetriebene Zugmaschinen verwenden könnte, die extrem lärm- und abgasoptimiert ausgelegt werden. Es bliebe als Lärmpegel somit nur noch das Rollgeräusch über,

ein solches Fahrzeug entspräche also lärmmäßig einem PKW und damit wäre das Lärmproblem durch die LKWs vollumfänglich gelöst.

Hinsichtlich der Schadstoffemissionen könnte man davon ausgehen, daß ein entsprechend optimierter Motor höchstens 1/3 der Emissionen nicht optimierter LKW-Motoren ausstößt. Dieses System würde insgesamt eine ideale Ergänzung der großräumigen Bahnverladung darstellen und die schnellstmögliche Entlastung im Tirol-Transit hinsichtlich Lärm und Abgasen bei gleichzeitig geringsten Investitionen herbeiführen.

Dieser Vorschlag wurde in der Folge der Tiroler Wasserkraftwerke AG übermittelt, die dazu eine sehr positive Stellungnahme abgegeben hat. Grundsätzlich wird die von Prof. Dr. Lenz dargestellte Idee für machbar gehalten, es wird auf die verblüffend einfache Konzeption hingewiesen und hat die TIWAG versucht, vorerst einmal die energierelevante Seite des Projektes abzuschätzen. Die TIWAG ging dabei von derjenigen Variante aus, wonach der Transport mittels elektrischer Traktion erfolgen sollte. Angenommen wurde dabei ein Transportvolumen von 4000 LKW-Einheiten pro Tag.

Nach den erfolgten Berechnungen ergäbe sich für dieses Projekt ein Gesamtenergiebedarf von 800 MWh pro Tag, wozu etwa entlang der Strecke 100 Umformerstationen notwendig wären und die Bereitstellung dieser elektrischen Energie etwa die Erzeugungskapazität von drei Innkraftwerken der Größe des Kraftwerkes in Kirchbichl erfordern würde. Die Gesamtenergiekosten würden sich bei Dieselbetrieb auf etwa 410 Mio. Schilling pro Jahr belaufen, bei Elektrobetrieb etwa auf Schilling 300 Millionen.

Die Kosten für die Erstinvestition wurden unter Berücksichtigung der Notwendigkeit von etwa 500 bis 800 Vorspannzugmaschinen, etwa 100 Umformerstationen, 2 x 120 km Oberleitung, der Infrastruktur der elektrischen Anspeisung, geringfügiger Adaptierung der zu ziehenden LKW und der

Personalkosten der Zugmaschinenflotte und der Elektroinfrastruktur auf etwa Schilling 5 Mrd. geschätzt.

Weniger erfolgversprechend erschien der TIWAG die von Prof. Lenz aufgezeigte Alternativmöglichkeit des Einsatzes von dieselgetriebenen Zugmaschinen, insgesamt positiv war jedoch die Beurteilung des Gesamtprojektes. Es wurde prognostiziert, daß diese Maßnahmen zur Folge hätten, daß die Strecke zwischen Kufstein und Brenner zwar abgasärmer und leiser werde, wobei jedoch das Rollgeräusch in etwa bestehen bliebe, sofern nicht gleichzeitig rigorose Geschwindigkeitsbeschränkungen verhängt würden.

In diesem Zusammenhang richten die unterfertigten Abgeordneten an den Herrn Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nachstehende

A n f r a g e :

- 1) Seit wann ist Ihnen der oben skizzierte Vorschlag zur Lösung des Transitproblems in Tirol bekannt?
- 2) Seit wann ist Ihnen die Stellungnahme der TIWAG zu diesem Projekt bekannt?
- 3) Wie lautet Ihre eigene Stellungnahme zu den oben ausgeführten Vorschlägen und zu den Erläuterungen der TIWAG?
- 4) Sind Sie bereit, Maßnahmen zu treffen, damit dieses Projekt auf seine technische und finanzielle Machbarkeit überprüft wird?
- 5) Wann wird eine solche Studie in Auftrag gegeben und bis wann rechnen Sie damit, daß Ihnen taugliche Unterlagen über die Machbarkeit dieses Projektes vorliegen?