

Ab/231

ANFRAGEBEANTWORTUNG

Zu Frage 1

Wie beurteilen Sie den baulichen Zustand der Semmeringstrecke?

Die Bergstrecke über den Semmering weist extrem ungünstige Anlageverhältnisse auf, wie sie auf keiner anderen Bergstrecke Europas vorzufinden sind. Die sicherungstechnische Ausrüstung der Strecke entspricht dem aktuellen Standard. Die Infrastruktur erfüllt jedoch keinesfalls die heutigen Anforderungen. Die Abwicklung des Bahnbetriebes wird dadurch erheblich erschwert und verteuert. Eine durchgreifende, vollständige Modernisierung der Semmeringstrecke ist mit vertretbarem Aufwand und unter Berücksichtigung des Landschafts- und des Denkmalschutzes nicht möglich.

Die Erhaltungsarbeiten an der Bergstrecke sind schwierig und kostenintensiv. Insbesondere ist darauf zu verweisen, daß infolge der externen Belastung durch den schweren Güterzugverkehr an den Kunstbauten zunehmend Schäden auftreten, deren denkmalschutzgerechte Beseitigung auf Dauer nicht garantiert werden kann, wenn keine Entlastung von diesem Verkehr stattfindet.

Zu Frage 2

Welche Investitionen wären für eine Sanierung notwendig?

Die komplette Sanierung der Bergstrecke über den Semmering erfordert einen Investitionsaufwand von ca 3,2 Mrd S und nachhaltige Eingriffe in das Kulturdenkmal. Trotz dieser hohen Investitionsanforderungen verbleiben aber die betrieblichen Nachteile der Bergstrecke sowie insbesondere die hohen Erhaltungs- und Betriebsführungskosten.

Bei Errichtung des Semmeringbasistunnels und gleichzeitiger Aufrechterhaltung des regionalen Personenverkehrs auf der Bergstrecke fällt im wesentlichen nur die Sanierung der Viadukte und Brücken an. Die Durchführung dieser Arbeiten wäre aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens und der geringeren Belastung der Anlagen wesentlich kostengünstiger als bei voller Aufrechterhaltung des derzeitigen Verkehrs bzw. Aufrüstung für den künftigen Verkehr. Naturgemäß nimmt auch die Notwendigkeit von Sanierungsmaßnahmen und deren Dringlichkeit wegen der geringen Verkehrsbelastung ab.

Zu Frage 3

Die bekannt engen Krümmungsradien der Kurven auf der Semmeringstrecke werden als erhebliche Gefahr für Unfälle erkannt. Welche Maßnahmen werden dagegen eingeleitet?

Aufgrund der extremen Abnutzung der Schienen in den engen Kurvenradien der Semmeringstrecke müssen die Gleisanlagen, im Vergleich zu anderen Strecken wesentlich häufiger einer entsprechenden Sanierung unterzogen werden. Der hohe Materialverschleiß in

den engen Bögen bewirkt kostenintensive Schienenauswechslungen in sehr kurzen Zeitintervallen . Durch diese Maßnahmen sowie der Vorschreibung von max.60 km/h in den engen Kurvenradien wird zwar das Unfallrisiko auf ein Minimum beschränkt, die Strecke aber zur Dauerlangsamfahrstelle der Südbahn degradiert.

Zu Frage 4

Wie war der Unfallhergang bei dem Unfall am 30.1.?

Am 30. Jänner 1996 entgleisten zwischen den Bahnhöfen Klamm-Schottwien und Breitenstein in Streckenkilometer 93.578 zwei Güterwagen des Güterzuges Z52601 (Wien Nord- Leoben). Bei der Einfahrt des Zuges in den Weichenbereich des Bahnhofes Breitenstein entgleisten weitere drei Fahrzeuge.

Zu Frage 5

Was war die Unfallursache?

Unfallursache war eine Gleiserweiterung infolge abgerissener Schwellenschrauben beim Schienenstoß in km 93.578. Gleiserweiterungen sind eine Folge starker Belastungen bei engen Radien.

Zu Frage 6

Wie hoch ist der Gesamtschaden?

Die Schadenssumme ist mit ca. 3,7 Mio S zu beziffern.

Zu Frage 7:

Welche Auswirkungen könnte ein derartiger Unfall mit gefährlichen Gütern haben?

Die Bauartvorschriften des RID gewährleisten bei Fahrzeugen für die Beförderung gefährlicher Güter einen besonders hohen Sicherheitsstandard, sodaß im Anlaßfall die Auswirkungen minimiert werden.

Konkrete Auswirkungen hängen unter anderem von der Art der Gefahrgüter, der Art der Lage des Unfalles, dem möglichen Zusammentreffen mit anderen Zügen, dem Besetzungsgrad dieser Züge usw. ab.

Zu Frage 8 Können Sie für diesen Fall eine Beeinträchtigung für Wasserressourcen der Region ausschließen?

Nein.

Zu Frage 9:

Welche Gefahrenquellen können durch den Bau des Semmering-Basistunnels behoben werden?

Der Semmering Basistunnel stellt eine nach modernsten Trassierungsgrundsätzen geplante Eisenbahn-Hochleistungsstrecke mit höchstem Sicherheitsstandard dar, womit sich naturgemäß Gefahrensituationen (wie auf der mehr als 140 Jahre alten , extrem bogenreichen Gebirgsbahn mit rd. doppelter Streckenlänge gegenüber dem Basistunnel) nicht ergeben können. Unfallrisiken, die durch die Steigung, die engen Kurvenradien, die Dichte der Weichenanlagen und durch Eisenbahnkreuzungen entstehen, können durch den Tunnel zur Gänze ausgeschlossen werden. Generell zählen Tunnelabschnitte zu den sichersten Streckenabschnitten.

Wien, am 22. April 1996

Der Bundesminister