11330/J XXIV. GP

Eingelangt am 10.04.2012
Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

ANFRAGE

des Abgeordneten Venier
und weiterer Abgeordneter

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend **die Sperre der Brenner Eisenbahn-Strecke 2012**

Per Presseaussendung vom 17.11.2011 informierten die ÖBB, vertreten durch den für Westösterreich zuständigen Pressesprecher René Zumtobel, wie folgt:
„(…) Nach dem Abschluss dieser Arbeiten startet ab 11. Juni 2012 die Sanierung der Brennerbahnstrecke zwischen Innsbruck und dem Bahnhof Brenner. In einem aufwendigen Prozess haben sich die Fachleute der ÖBB-Infrastruktur AG bereits im letzten Jahr mit Eisenbahnexperten über mehrere Sanierungsvorschläge beraten. Schlussendlich wurde die Grundsatzentscheidung für die ‚1-3-6‘ Variante getroffen. Ab 06. August wird die Bahnstrecke für rund einen Monat für den gesamten Zugverkehr gesperrt. Für drei Monate steht aufgrund eingleisiger Teilabschnitte eine eingeschränkte Infrastruktur zur Verfügung. Etwa die Hälfte der täglich 240 Züge können in dieser Zeit geführt werden. Zusätzlich wird an sechs Wochenenden bis Ende September der Zugverkehr eingestellt. Von den ÖBB wird rund 55 Mio. Euro investiert. Die Einschränkungen sind in der Onlinefahrplanauskunft unter www.oebb.at eingearbeitet.
Die ÖBB haben in den letzten Jahrzehnten laufend in die Brennerstrecke investiert. Die hohe Belastung mit schweren Güterzügen sowie die Topografie machen nach 30 Jahren eine Generalüberholung erforderlich. So werden ab 11. Juni insgesamt 26 km Streckengleise generalsaniert. Dabei werden über 57 km Schienen, 46.000 Bahnschwellen und bis zu 130.000 t Gleisschotter und Baumaterial verarbeitet. (…) Auf einer Länge von vierzehn Kilometer wird der komplette Untergrund saniert. Auf weiteren 20 km Länge werden umfangreiche Entwässerungsmaßnahmen umgesetzt. An zwei Bahntunnels (Jodokerund Stafflachtunnel) wird auf 600 Meter Länge eine aufwendige Gewölbeerneuerung durchgeführt.
Die 20 Meter lange und 120 t schwere Vikarbachbrücke bei Schönberg wird komplett erneuert. Saniert werden mehrere Stützmauern sowie die Energieversorgung entlang der Bahnstrecke um für die Anforderungen der Zukunft gerüstet zu sein. Verbessert werden zudem die Sicherheitsmaßnahmen in den Bahntunnels. Dabei werden Beleuchtungen und Orientierungshilfen installiert. Insgesamt wird die Strecke technisch saniert um den zu erwartenden Zugverkehr der nächsten Jahre problemlos bewältigen zu können.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Variante ‚1-3-6' wird vom 11. Juni bis Oktober 2012 umgesetzt Mit dieser Variante werden alle Bauarbeiten innerhalb weniger Monate umgesetzt. Für einen Monat sowie an sechs Wochenenden kommt es zu kompletten Sperren der Bahnstrecke (beide Gleise). Im Juni, Juli und September sind Teilabschnitte nur eingleisig befahrbar. Zu dieser Zeit können wegen der eingeschränkten Infrastruktur nur etwa 50% des normalen Planverkehres gefahren werden:
• 1 Monat Dauersperre ab 06.08. bis 10.09.2012 (kein Zugverkehr möglich)
• 3 Monate Eingleisige Abschnitte – ab 11.Juni, im Juli sowie im September 2012
• 6 Wochenendsperren von Samstag 8:00 bis Dienstag 5:00 (kein Zugverkehr möglich)
o Sa 16.06. – Di 19.06.2012 / Sa 23.06. – Di 26.06.2012 / Sa 30.06. – Di 03.07.2012
o Sa 14.07. – Di 17.07.2012 / Sa 15.09. – Di 18.09.2012 / Sa 22.09. – Di 25.09.2012
Da während der Zeiträume wo teilweise nur ein Gleis benützt werden kann weniger Kapazität verfügbar ist, müssen auch in dieser Phase Züge aus dem Fahrplan genommen werden. Daher wird der gesamte Nahverkehr mit den S-Bahnen und REX-Zügen ab 11. Juni 2012 bis Ende September durchgehend als Schienenersatzverkehr mit ÖBB-Postbussen geführt. Aktuell wird versucht für den Früh- und Abendverkehr einzelne Züge für die Pendler anzubieten, Detailplanungen dazu sind noch im Laufen. Für den internationalen Fernverkehr untertags mit den DB-ÖBB Zügen der Linie München – Brenner – Verona (Bologna, Venedig) wird während der Wochenendsperren bzw. der Dauersperre vom 06. August bis 10. September ebenfalls ein Schienenersatzverkehr zwischen Innsbruck und dem Bahnhof Brenner eingerichtet. Ab dort steigen die Fahrgäste auf die bereitgestellten Zuggarnituren um. Während der eingleisigen Zeitphasen werden alle Fernverkehrszüge München – Innsbruck – Italien planmäßig gefahren.
Für die Züge des Güterfernverkehrs werden während der kompletten Bauzeit bis Ende September Umleitungsstrecken angeboten. Zu den Zeitphasen des eingleisigen Betriebes im Juni, Juli und September stehen je nach vorhandener Kapazität, Trassen für die Güterzüge über den Brenner zur Verfügung. Die unabhängige Netzzugangsstelle sorgt in den nächsten Wochen für die Zuweisung der Fahrplantrassen. Alle Eisenbahnverkehrsunternehmen wurden seit Beginn der Planungen laufend über den aktuellen Stand informiert. Für die aktive Kundeninformation haben die ÖBB einen Informationsfilm zur Brennersanierung produziert. So werden die Fahrgäste über die Gründe und Auswirkungen des Großbauvorhabens am Brenner ausführlich informiert. (…)"

Die Komplettsperre dieser Eisenbahnstrecke über mehrere Wochen bedeutet sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr eine Herausforderung und verursacht einen Umweg-Verkehr, der einen höheren Treibstoffverbrauch und somit höhere CO2-Emissionen zur Folge hat.
Dazu ein Beispiel: Die Strecke München – Verona via Brenner beträgt rund 430 km. Der Umweg über den Tauern (A10) verursacht einen zusätzliche Fahrtstrecke von 210 – 245 km pro Fahrt, was mit einem Gesamtmehrverbrauch von rund 3,4 – 3,8 Millionen Liter Diesel und einem erhöhten CO2-Ausstoß von 3.000 – 3.500 Tonnen verbunden ist. Dies stellt sowohl aus Sicht der betroffenen Unternehmer als auch aus Sicht der Umwelt eine massive Belastung dar.
Die Sperre beeinflusst zudem nicht nur den Verkehr der sog. „Rollenden Landstraße" sondern auch den Eisenbahnverkehr im Unbegleiteten kombinierten Verkehr (z.B. Container etc.) und den Personenverkehr der Bahn.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at

In diesem Zusammenhang richten die unterfertigten Abgeordneten an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie nachstehende

Anfrage

1. Sind die in der oben zitierten Presseaussendung der ÖBB enthaltenen Zahlen und Fakten noch gültig?
2. Falls nein, in welchen Punkten weichen Zahlen oder Fakten von Inhalten der Aussendung ab?
3. Warum wurde keine andere Sanierungsvariante gewählt, die von einer Totalsperre Abstand nimmt?
4. Welche Maßnahmen werden getroffen, um die durch den Umwegverkehr entstehenden Umweltschäden auszugleichen?
5. Welche Maßnahmen werden getroffen, um den durch die Sperre entstehenden finanziellen Mehraufwand für die betroffenen Unternehmer auszugleichen?
6. Wird es insbesondere eine Reduktion des Lkw-Roadpricings während der Sperre der Brenner-Eisenbahnstrecke für die Ausweichrouten bzw. auf der Inntal-/Brennerstrecke oder eine Aufhebung sämtlicher Fahrbeschränkungen auf der A 12/A 13 geben, so dass sichergestellt wird, dass der internationale Warenverkehr auf dem kürzest möglichen Weg Österreich durchqueren kann?
7. Falls nein, mit welcher Begründung werden solche Maßnahmen abgelehnt?

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.
www.parlament.gv.at