

Nr. 468913

1993 -04- 22

ANFRAGE

der Abgeordneten Mag. Kukacka, Dr. Stummvoll, Dr. Bruckmann und Kollegen
an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr
betreffend Semmeringbahn

Am 16. März d. J. fanden gleichzeitig zwei Pressekonferenzen statt.

In einer von den Bürgerinitiativen veranstalteten Pressekonferenz sagten unabhängige Experten, die die Semmeringstrecke untersucht hatten, daß eine Adaptierung für den in den kommenden Jahren zu erwartenden Bedarf rund 500 Mill. S erfordern würde.

In einer zweiten Pressekonferenz wurde eine Studie von Kopp und Jaworski (früheres ÖBB-Vorstandsmitglied) zitiert, derzufolge eine Adaptierung mindestens 3,2 Mrd. S erfordern würde. Diese Studie wurde jedoch bisher nicht veröffentlicht.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten angesichts dieser Unklarheiten an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende

Anfrage:

- 1) Den damals aufgestellten Tafeln zufolge, wurden verschiedene Teile der Semmeringstrecke (z.B. der Schwarza-Viadukt) in den letzten Jahren saniert. Welche Arbeiten wurden an der Semmeringstrecke seit der Generalsanierung von 1958/1959 durchgeführt?
- 2) Welches Investitionsvolumen war mit diesen Arbeiten verbunden, aufgeschlüsselt nach Objekten?
- 3) Wie sinnvoll erscheint es angesichts dieser Tatsachen, die Strecke als "teilweise desolat" zu bezeichnen (z.B. "Eisenbahn" 3/93)?
- 4) Welche baulichen Sanierungsmaßnahmen sind auf der Semmeringstrecke in den nächsten fünf Jahren geplant, unterteilt nach Objekten (samt Kostenschätzung)?
- 5) Gab bzw. gibt es für diese Sanierungsarbeiten eine Planung, die gewährleistet, daß diese Arbeiten optimal vorgenommen werden, d.h. zum richtigen Zeitpunkt und im richtigen Umfang?
- 6) Welche Viadukte der Semmeringstrecke haben bereits eine Isolierung unter dem Oberbau, die das Eintreten des Wassers in den Brückenkörper verhindert?
- 7) Welche Lebensdauer messen die ÖBB den Viadukten bei, wenn diese Brücken sachgerecht isoliert sind (gegen Wassereintritt) und die baulichen Schäden, soweit solche aufgetreten sind, ordnungsgemäß behoben wurden?

- 8) Gibt es eine wissenschaftliche Arbeit, die Aussagen macht, ob die Zugsfrequenz (mit der damit verbundenen Belastung) einen Einfluß auf die Lebensdauer der Steinviadukte hat?
- 9) Aus welchen Unterlagen geht hervor, daß die gegenwärtigen Kurvenradien der Strecke für die von den ÖBB verwendeten Niederflurwagen der SGP nicht mit entsprechender Entgleisungssicherheit befahrbar wären?
- 10) Eine generelle Adaptierung der Semmeringstrecke (Tunnelausweitung soweit überhaupt nötig, Brückenisolierung und Bahnhofsadaptierungen) würde nach Meinung von unabhängigen Fachleuten rund 500 Mill. S erfordern, während in der Studie Jaworski-Kopp - laut Pressemeldung - mindestens 3,2 Mrd. S erforderlich wären. Warum wurde diese Studie bisher geheimgehalten, sodaß eine Aufklärung der eklatanten Differenz nicht möglich war?
- 11) Warum wurde bzw. wird hinsichtlich dieser Adaptierungsarbeiten keine öffentliche Ausschreibung vorgenommen?
- 12) Nach offizieller Angabe Ihres Amtsvorgängers BM Streicher betrug das Güterverkehrsvolumen über den Semmering im Jahr 1991 5,5 Mill. t; in der Studie von Herry und Platzer sind 7,9 Mill. t genannt. Ferner setzen Herry und Platzer für die Jahre bis 2010 extrem hohe Zuwachsraten an, während das Verkehrsvolumen in Wirklichkeit rückläufig ist. Wie ist dies zu erklären?
- 13) Wie bewerten Sie Prognosen, die auf falschen Ziffern beruhen? Und wie bewerten Sie Gutachten, die auf falschen Prognosen beruhen?