

5251/J XX.GP

ANFRAGE

der Abgeordneten Petrovic, Moser, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr

betreffend alarmierende Beantwortung der Anfrage 4466/J (Verfall der Ghega - Bahn über den Semmering)

In Beantwortung der parlamentarischen Anfrage der Grünen 4466/J hat der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr unter anderem mitgeteilt (zu Frage 17): "Die Ghega - Bahn wird von den ÖBB derzeit in betriebs sicherem Zustand erhalten. Die betriebs sichere Erhaltung der Strecke wird jedoch zunehmend schwieriger und kostenaufwendiger. Die Eigenschaft der Trasse als Kulturdenkmal steht allerdings im Widerspruch zu der in der gegenständlichen Anfrage geforderten Modernisierung der Bahnstrecke. Außerdem zeigen alle bisherigen Untersuchungen, dass eine zeitgemäße Modernisierung unwirtschaftlicher als die Errichtung des Basistunnels wäre." Diese Antworten widersprechen in mehrfacher Hinsicht bislang bekannt gewordenen Sachverhalten und Expertengutachten.

Ferner wird in Beantwortung der Fragen 12 und 13 ausgeführt, dass der Einsatz des Systems der Wagenkasten neigung (System Pendolino) keine Verkürzung der Reisezeit brächte, da die Vorteile dieses Systems erst ab Geschwindigkeiten von über 70 km/h zum Tragen kommen. Auch diese Antwort widerspricht bekannten Sachverhalten. Auch die Expertenkommission in Sachen Semmering - Basistunnel vertritt hier offenbar eine andere Überzeugung.

Im Rahmen der Anfragebeantwortung gibt der Verkehrsminister bekannt, dass auch er die Schäden an der Trasse für beträchtlich hält und dass in Zukunft mit höheren Sanierungs - bzw. Erhaltungskosten zu rechnen sei. Diese höheren Sanierungs - und Erhaltungskosten sind offenbar jedoch Ergebnis der jahrelangen Vernachlässigung der Ghega - Bahn aufgrund der Tunnelbaupläne.

Besonders alarmierend empfinden es die Abgeordneten des Grünen Klubs, dass der Minister einerseits von steigenden Erhaltungskosten spricht, andererseits von der seiner Meinung nach größeren Wirtschaftlichkeit des Basistunnels. Offenbar war (oder ist?) für den Fall der Errichtung des Basistunnels mit einer Preisgabe der Ghega - Strecke zu rechnen, denn sonst dürften diese beiden Streckenvarianten nicht als Entweder - oder - Lösung in der Beantwortung aufscheinen. Es wäre im höchsten Maße bedauerlich, wenn hervorragende Kulturdenkmäler der industriellen Gründerzeit im Kulturland Österreich aus Kostengründen nicht mehr in ihrer eigentlichen Funktion als Transportweg, sondern allenfalls als museales Bauwerk erhalten werden könnten. Ohne Zweifel erfordert eine Sanierung, die den Wandel der Technik ebenso berücksichtigt, wie die Anliegen des Denkmalschutzes höhere Aufwendungen; diese scheinen jedoch mit Sicherheit gerechtfertigt. Es ist davon auszugehen, dass denkmalschützerische Anliegen und die bestmögliche Erhaltung des Ensembles der Semmering - Bahntrasse unter

Einbeziehung moderner Erkenntnisse der Sicherheits und Betriebstechnik unter einem Hut zu bringen sind.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Wann genau fand zuletzt eine umfassende Sicherheitsüberprüfung sämtlicher Abschnitte der Ghega - Bahntrasse, insbesondere der Brücken und Viadukte statt (bitte exaktes Datum und Dauer der Überprüfung angeben)?
2. a) Halten Sie angesichts der Sanierungserfordernisse einen Überprüfungszeitraum von vier Jahren für ausreichend?
b) Wenn ja, wie begründen Sie dies?
c) Wenn nein, welche (kürzeren) Zeiträume schlagen Sie vor?
3. a) Hat die Eisenbahnaufsichtsbehörde die letzten Prüfberichte betreffend den Zustand der Ghega - Bahntrasse angefordert und erhalten?
b) Wenn ja, wie lautet der letzte Prüfbericht vollinhaltlich?
c) Wenn nein, warum nicht?
4. a) Falls die Eisenbahnaufsichtsbehörde die Prüfberichte noch nicht verlangt hat, wann wird sie dies tun?
b) Wann erfolgt eine Weiterleitung an das Parlament?
5. a) Wer hat die letzten Überprüfungen durchgeführt (bitte Angabe der Unternehmung/Organisation/Institution)?
b) Wann werden diese Gutachten (Ingenieurbüro Pauser, DI Waibl, Geoconsult, u.a.) veröffentlicht?
6. Wieviele Personen waren an der Überprüfung beteiligt und welche Kosten hat die Überprüfung verursacht?
7. Wie erfolgte die Beauftragung der überprüfenden Organe?
8. Welcher Leistungskatalog war von den Prüforganen zu erfüllen und wer wird die nächsten Überprüfungen durchführen?
9. Nach welchen Vorschriften bzw Richtlinien bzw Normen bzw internen Erlässen erfolgt die Überprüfung (bitte die jeweilige Quelle exakt anführen)?

- c) Wenn nein, warum nicht?
16. a) Welche Steigerungen des Straßentransitverkehrs über den Semmering erwarten Sie in den nächsten Jahren, insbesondere im Falle des autobahnmäßigen Ausbaus der S 6?
b) Gibt es dazu Gutachten? Wenn ja, welche und mit welchem Inhalt?
17. Glauben Sie, dass der zu befürchtenden Steigerung des Straßentransitverkehrs durch Tunnelbauten ohne sonstige Verbesserungen der Betriebstechnik, der Serviceorientierung, des Wagenmaterials entgegenzuwirken ist?
18. Welche Verlagerungen von der Straße auf die Schiene halten Sie in den verschiedenen Varianten für möglich?
19. Welche Alternative zum eigenen PKW bleibt der Bevölkerung am Semmering, wenn eine Sanierung der Ghega - Bahn nicht einmal mehr angestrebt wird?
20. Für das ÖBB - Projekt "Umbau Bahnhof Gloggnitz" wurden im Jahr 1993 Unterlagen vorgelegt bzw Verhandlungen mit den Anrainer/innen geführt und Verträge abgeschlossen. Seither wurde die Bevölkerung nicht informiert, was angesichts der offenen Entscheidung betreffend Basistunnels nunmehr weiter geplant ist. Es wurden Grundstücke enteignet und Zusicherungen (Lärmschutzfenster, Unterführung Stuppach) gemacht. Private Investitionen werden aufgeschoben, da die weiteren öffentlichen Entscheidungen völlig unklar sind.
a) Was werden Sie tun, um dieses Informationsdefizit rasch zu beheben und der betroffenen Bevölkerung endlich Klarheit zu verschaffen?
b) Werden zur Beschleunigung von sicherem Güterverkehr über den Semmering auch andere Varianten geprüft?
c) Wenn ja, welche?
21. Dem Vernehmen nach wird die Möglichkeit einer Abzweigung von der Bestandsstrecke bei Pottschach sowie eine Tunnelführung der Trasse mit kontinuierlichem, flacheren Anstieg diskutiert.
a) Könnte eine derartige Variante einen Ausweg aus der momentanen politischen Pattsituation darstellen?
b) Wenn ja, in welchem Zeitraum könnten diese Varianten konkretisiert werden?
c) Wenn nein, wann ist wenigstens mit klaren und definitiven Entscheidungen im Interesse der betroffenen Bevölkerung zu rechnen?
22. In der Anfragebeantwortung 4203/J wird keine Konkretisierung der Aufwendungen für die letzten Jahre aufgegliedert nach Investitionsprojekten vorgenommen. Daher neuerlich die Frage: Wieviel wurde in den einzelnen Jahren zwischen 1980 und 1997 jeweils aufgewendet (auf Preisbasis des jeweiligen Jahres der Tätigkeit der Ausgaben)?

10. Das in den Medien jüngst breit diskutierte negative Expertengutachten zum Semmering - Basistunnel schlägt zur Verkürzung der Reisezeiten den Einsatz des sogenannten Pendolino - Systems vor.
- Wieso wurde gerade dieses System in Beantwortung der Anfrage 4466/J als "nicht zielführend" dargestellt?
 - Gehen die Experten oder geht das Ministerium von falschen Annahmen aus (bitte genau begründen)?
11. In unseren Nachbarländern Schweiz, Deutschland, Italien und Slowenien werden Neigezüge bereits seit einiger Zeit mit großem Erfolg eingesetzt:
- Wann ist für Österreich eine eingehende Untersuchung der Einsatzmöglichkeiten und Vorteile der Neigezugtechnik geplant?
 - Bis wann werden diese Untersuchungsergebnisse der Öffentlichkeit vorliegen?
12. In der erwähnten Anfragebeantwortung geht der Verkehrsminister davon aus, dass "eine Modernisierung unwirtschaftlicher als die Errichtung des Basistunnels wäre".
- Ist daher davon auszugehen, dass für den Fall der Errichtung des Basistunnels eine Sanierung der Ghega - Trasse überhaupt nicht angestrebt würde?
 - Widerspricht diese Entweder - oder - Haltung nicht dem Abkommen aus dem Jahr 1991?
 - Ist beabsichtigt, die Ghega - Bahn im Fall der Errichtung des Basistunnels als bloße Museumsbahn und nicht als attraktives öffentliches Verkehrsangebot zu führen?
 - Wenn ja, wie begründen Sie das?
13. a) Wie haben Sie als Verkehrsminister zum Projekt des Ausbaus der S 6 über den Semmering bzw zur Anlage eines Straßentunnels Stellung genommen?
- Befürworten Sie persönlich dieses Projekt?
 - Wenn nein, was werden Sie dagegen unternehmen?
14. Der Bau des Semmering - Straßentunnels wirft erhebliche ökologische Probleme auf, die von der Grünen Fraktion im niederösterreichischen Landtag thematisiert wurden. Sind Ihnen diese ökologischen, insbesondere wasserrechtlichen Bedenken bekannt und welche Schritte haben Sie diesbezüglich als Mitglied des Ministerrates gesetzt?
15. a) Halten Sie es für denkbar, zur Entlastung der Ortschaften am Semmering kleine und nicht kapazitätssteigernde Umfahrungsstraßen als Alternative für die lärm - geplagte Bevölkerung anzubieten?
- Wenn ja, werden Sie dies tun?

23. Was waren in den einzelnen Jahren die hauptsächlichen Investitionsprojekte (jeweils nach Jahren gegliedert aufschlüsseln)?
24. In der Anfragebeantwortung beziffern Sie den künftig zu erwartenden Mehraufwand mit ca 50 Millionen Schilling pro Jahr.
- a) Ist in den kommenden Budgets dafür Vorsorge getroffen?
 - b) Wenn ja, unter welchem Ansatz?
 - c) Wenn nein, warum nicht bzw woher soll dann das Geld kommen?
 - d) Wie rechtfertigen Sie den jährlichen Mehraufwand von 500 Millionen Schilling für die Kostentilgung des Semmering - Basistunnels gegenüber den Erhaltungs - und Betriebskosten der Ghega - Strecke?
 - e) Ist der von Ihnen angeführte Mehraufwand zum Teil auf die geringen Investitionen der vergangenen Jahre zurückzuführen?