

1516/J XXI.GP
Eingelangt am:

ANFRAGE

der Abgeordneten Petrovic, Lichtenberger, Freundinnen und Freunde
an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Häufung von Unfällen auf der S6 im Raum Gloggnitz

Im Verlauf der S6 Semmering - Schnellstraße befindet sich auf niederösterreichischem Gebiet im Bereich von km 13,5 bis 13,65 ein Unfallschwerpunkt. Insbesondere bei feuchter bzw. nasser Witterungslage ist seit Fertigstellung der Strecke eine Häufung von Unfällen mit zum Teil schwersten Schadensfolgen aufgetreten. Unbeschadet einer im Herbst 1999 erfolgten Belagserneuerung hat sich die Unfallserie auch nach diesem Zeitpunkt fortgesetzt.

Seit der Planungsphase dieses Schnellstraßenabschnittes wurden Mängel der Trassenführung im gegenständlichen Abschnitt über einen dafür nur sehr bedingt geeigneten Schuttkegel und durch ein hydrologisch und hydrogeologisch sehr aktives Gebiet mehrfach diskutiert. Abgesehen von diesen möglichen Hintergründen der Unfallstatistik gibt es ernstzunehmende Indizien, daß die von Fachleuten bei Nässe wiederholt beobachteten schaumartigen Erscheinungen auf der Fahrbahn mit der Situierung dieses Abschnitts im Bereich der südwestlichen Einflugschneise zum Flughafen Wien - Schwechat in Zusammenhang stehen

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Welche Informationen zu Verkehrsunfällen im Abschnitt km 13 bis km 14 der Semmering - Schnellstraße S6 (Bereich Gloggnitz) sind Ihnen zugänglich? Bitte berücksichtigen Sie in Ihrer Darstellung der Unfallstatistik nach Möglichkeit den genauen Ort, Datum und Uhrzeit, Witterung, Fahrbahnzustand hinsichtlich Nässe zum Unfallzeitpunkt, Zahl der beteiligten Fahrzeuge, Unfallfolgen hinsichtlich Sach - bzw. Personenschaden sowie feststehende bzw. vermutete Unfallursachen.
2. Unterscheidet sich die Unfallzahl und Unfallschwere im Abschnitt km 13,5 bis 13,65 signifikant von den anschließenden Straßenabschnitten?
3. Sind Informationen zutreffend, wonach im Rahmen der Trassenplanung des gegenständlichen Abschnittes der S6 ein kritischer Gutachter ausgetauscht

wurde, um in geologischer Hinsicht ein negatives Gutachten für den Bau zu vermeiden?

4. Wie wurde der Gutachter, der hierauf das Gutachten zur Zulässigkeit der Errichtung auf einem Schuttkegel erstellte, ausgewählt und welche Qualifikationen konnte er nachweisen?
5. Welche Maßnahmen mußten im Bereich Gloggnitz zur Bewältigung der im Trassenbereich in beträchtlicher Menge austretenden Quellwässer gesetzt werden und sind diese Maßnahmen auch bei starken Niederschlagsereignissen ausreichend?
6. Welche Argumente waren ausschlaggebend zur Erneuerung des Fahrbahnbelags im Jahr 1999?
7. Ist nach der Erneuerung des Belags die Zahl und/oder Schwere der Unfälle im gegenständlichen Abschnitt gesunken?
8. Welche Untersuchungen wurden wann von Ihnen oder anderen veranlaßt, um den Ursachen des wiederholt aufgetretenen Phänomens der bei Nässe „schäumenden“ Straßenoberfläche in diesem Abschnitt der S6 auf die Spur zu kommen und welche Ergebnisse erbrachten diese Untersuchungen?
9. Wurde die räumliche Überlagerung zwischen der Einflugschneise zum Flughafen Wien - Schwechat und dem gegenständlichen Abschnitt der S6 jemals als möglicher Erklärungsgrund für die Unfallhäufung geprüft, wenn ja, wann, von wem und mit welchen Ergebnissen; wenn nein, warum nicht?
10. Entspricht das Auftreten von Schäumeffekten auf der Fahrbahn bei Nässe dem beim Zusammentreffen von Kerosin und Wasser zu beobachtenden Bild?
11. Welche Informationen liegen Ihnen über das Ablassen von Kerosin durch Flugzeuge, die den Flughafen Wien - Schwechat anfliegen, in räumlicher, zeitlicher und quantitativer Hinsicht vor?
12. Sind diese Informationen ausreichend, um einen Zusammenhang zwischen Kerosin - Ablaßvorgängen und Unfallgeschehen auf der S6 ausschließen bzw. bestätigen zu können?
13. Wenn die Ihnen vorliegenden Informationen kein Ausschließen eines solchen Zusammenhangs zulassen: Welche Aktivitäten werden Sie wann setzen, um den Sachverhalt aufzuklären?