

II-1123 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
XI. Gesetzgebungsperiode

7.3.1968

489/A.B.
zu 496/J

Anfragebeantwortung

des Bundesministers für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen
Dipl.-Ing. Dr. Weiß
auf die Anfrage der Abgeordneten Melter und Genossen,
betreffend Verkehrsbehinderungen in Vorarlberg.

-.-.-.-.-

Zur Anfrage des Herrn Abgeordneten und Genossen erlaube ich mir,
folgendes mitzuteilen:

Zu Frage 1)

Die Lok des Zuges D 235 entgleiste am 26. Jänner nächst der Haltestelle Klösterle infolge Schneepressung unter dem Triebfahrzeug.

Zu Frage 2)

Vor dieser Zugsfahrt hatten mehrere Räumfahrten mit Spurräumer-Loks und die anstandslose Fahrt des Gegenzuges 632 stattgefunden.

Die für die Arlbergstrecke in ausreichender Anzahl zur Verfügung stehenden Schneeräumfahrzeuge waren alle eingesetzt gewesen. Wegen der außergewöhnlichen Schneereignisse wurden überdies noch Schneeräumfahrzeuge aus den weniger gefährdeten Nachbarbereichen zur Verstärkung herangeholt.

Zusammenfassend darf also festgestellt werden, daß alles aufgeboten wurde, um die Schneefreihaltung der Gleise zu ermöglichen.

Zu Frage 3)

Die Schaanatobelbrücke war so angelegt, daß seit ihrer Erbauung vor mehr als 80 Jahren die Lawinen aus dem Schaanatobel anstandslos abgeführt werden konnten. Sie mußte nach menschlichem Ermessen als nicht lawinengefährdet angesehen werden. Die ungewöhnlichen Schneehöhen des heurigen Winters im Verein mit dem gleichzeitigen Abgang zweier Lawinen durch die Brückenöffnung lösten die Katastrophe aus.

Zu Frage 4)

Es ist im allgemeinen nicht möglich, ein Bauwerk vollkommen katastrophensicher zu errichten. Auch im vorliegenden Falle kann nur versucht werden, die Schaanatobelbrücke so wiederaufzubauen, daß bei

-2-

489/A.B.

zu 496/J

erträglichen Baukosten nach menschlichem Ermessen künftig keine größeren Schäden eintreten können. Es ist nicht möglich, alle Gelände-Eigenarten des Berges im Verein mit dem Wetter vorausschauend zu erfassen und bei Entwurf des Tragwerkes zu berücksichtigen.

Zu Frage 5)

Nach dem Katastrophenwinter 1953/54 sind von den Österreichischen Bundesbahnen im Einvernehmen mit dem Lawinendienst an der Arlbergwestrampe ca. 3.000 lfm Hangverbauungen, und zwar Arlbergschneerechen, Alpine-Schneebrücken, Schneerosten, Mauern und auch Bremsverbauungen errichtet und darüber hinaus 506 lfm Lawinendächer neu gebaut worden. Diese Maßnahmen, die in den Jahren 1955/56/57 durchgeführt wurden, haben Kosten in der Höhe von rund 28,5 Millionen Schilling verursacht. Durch die Wildbach- und Lawinenverbauung wurde unter finanzieller Beteiligung der Österreichischen Bundesbahnen die Muttentobellawine beim Bahnhof Dalaas im Anbruchgebiet verbaut.

Nach menschlichem Ermessen erschienen alle diese Maßnahmen als ausreichend.

Bis zum Winter 1967/68 haben diese zusätzlichen Bauten ihren Zweck auch voll erfüllt. Infolge der außergewöhnlichen Schneehöhe im heurigen Winter, die vom Winter 1953/54 um das Doppelte überstieg, kam es Ende Jänner 1968 im Verein mit ausnehmend warmer Witterung zu außergewöhnlichen Lawinenabgängen auch an Stellen, wo solche in den letzten 25 Jahren nicht erfolgten.

Die Erfahrungen dieses Winters haben die Notwendigkeit gezeigt, noch weitere zusätzliche Verbauungen und Dächer auszuführen. Endgültige Beschlüsse über Art und Örtlichkeit können erst durch gefahrlose Erkundung, nach Winterende, im Einvernehmen mit den örtlichen Lawinendienststellen gefaßt werden.

Nach erster, überschlägiger Schätzung wird das Mindestfordernis für die zusätzlichen Sicherungsbauten an der Arlberg-Ost- und Westrampe, die in 3 Jahren ausgeführt werden sollen, ca. 20 Millionen Schilling betragen. Um die Strecke nach menschlicher Voraussicht im weitestgehenden Ausmaß wintersicher auszugestalten, sind weitere 20 Millionen Schilling - insgesamt also 40 Millionen S - notwendig.

Der Ausbau der Arlbergstrecke in einer Art, die jede - auch die größte - Katastrophe zu überdauern in der Lage wäre, ist nach allgemeiner Erfahrung ausgeschlossen.