



11-4292 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5905/17-1-1982

2008 IAB

1982-08-27

ANFRAGEBEANTWORTUNG

zu 2025 iJ

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. Dr. Jörg Haider, Dr. Ofner,
Nr. 2025/J-NR/1982 vom 1982 07 08,
"Brandschutzaufbauten auf der
Bahnstrecke Mallnitz - Lendorf".

Ihre Anfrage erlaube ich mir, wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil

Die Österreichischen Bundesbahnen setzen auf Rampenstrecken wie Arlberg, Brenner, Tauern, Semmering etc. möglichst Triebfahrzeuge mit entsprechenden elektrischen Bremsen ein, die in der Lage sind, einen großen Teil des Zuggewichtes elektrisch zu bremsen und so die Überwärmung der Bremssohlen möglichst hintanzuhalten. Die Triebfahrzeugführer sind angewiesen, von diesen E-Bremsen jedenfalls im erforderlichen Ausmaß Gebrauch zu machen.

Weiters haben die Bediensteten des technischen Wagendienstes der Wagenuntersuchungsbahnhöfe an den Zulaufstrecken von Steilrampen die Anweisung, bei allen Zügen, deren Lauf über eine Steilrampe führt, auf eine entsprechende Stärke der Bremssohlen zu achten. Obwohl im internationalen Verkehr bei der Übernahme von Wagen nur eine Mindeststärke von 10 mm vorgeschrieben ist, werden über Steilrampen nur Wagen mit einer Bremssohlen-Mindeststärke von 20 mm geführt. Erreichen Bremssohlen diese Stärke nicht, werden sie

ausgetauscht. Trotz dieser effizienten Maßnahmen und Anstrengungen der Österreichischen Bundesbahnen kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, daß die Sohlen überbremster Fahrzeuge fallweise hohe Temperaturen erreichen, zufolge der Beanspruchung brechen und abgeschleudert werden.

Zu 1

Im Bereich der Strecke Mallnitz - Obervellach - Lendorf kam es seit 1971 zu 74 Waldbränden, eine für ein derartig brandanfälliges Gebiet (extreme Südlage, Gras in den Waldgebieten, Aufwind) sicher nicht außergewöhnlich hohe Zahl. In den meisten Fällen konnte die Brandursache nicht eindeutig geklärt werden. Was den in der Anfrage genannten Waldbrand vom 23. - 25.4.1982 anlangt, ist derzeit dessen Ursache ebenfalls noch ungeklärt. Immerhin ist festzuhalten, daß der Brand nicht von einem Brandherd, sondern von mehreren voneinander entfernt liegenden Brandnestern ausgegangen ist.

Die Österreichischen Bundesbahnen unternehmen die größten Anstrengungen, um die Entstehung von Bränden möglichst zu verhindern: So werden auf der Tauernstrecke neben den bereits erwähnten Maßnahmen noch heuer Schutzwerke wie Seilsperren, Holzpalisaden etc. errichtet. Diese Vorkehrungen dienen vor allem als Schutz gegen den durch das Ausglühen des Bodens aufgrund des letzten größeren Waldbrandes zu erwartenden Steinschlag. Bis zum Jahresende soll der abgebrannte Wald forstlich durchgearbeitet und die Notwendigkeit weiterer Maßnahmen, die für 1983 vorgesehen sind, wie etwa Aufforstung, weitere Steinschlagsperren usw., festgestellt werden.

Was die in der Anfrage genannten Brandvorkehrungen in Form der Anlegung eines Wegenetzes im Waldgebiet anlangt, so ist zunächst festzuhalten, daß an den eisenbahnrechtlichen Verhandlungen über den zweigleisigen Ausbau der Tauernbahnsüdrampe auch Vertreter der für die Feststellung einer Waldgefährdung zuständigen Bezirksforstinspektionen teilgenommen haben, ohne daß von diesen derartige Schutzvorkehrungen für notwendig erachtet wurden. Die Österreichischen Bundesbahnen erkennen sicherlich nicht die

Bedeutung eines Wegenetzes im Waldgebiet. Begleitwege (auch Baustraßen) im Zuge des zweigleisigen Ausbaues können aber nur nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten angelegt werden, da sie im außerordentlich steilen Gelände sowohl äußerst kostenintensiv sind aber auch landschaftszerstörend wirken. Sinnvollerweise wird, um vom wirtschaftlichen Standpunkt aus einen solchen Wegebau überhaupt vertreten zu können, dabei der Zusammenschluß der anrainenden Eigentümer mit den ÖBB zu einer Bringungsgenossenschaft zu erwägen sein. Derartige Genossenschaften wurden im übrigen bereits, wenn sich die Grundeigentümer hiezu verstanden haben, eingerichtet. Die von den Genossenschaften zu errichtenden Forststraßen hängen jedoch nach dem Forstgesetz 1957 von der Bewilligung der Forstbehörde ab.

Eine der erfolgversprechendsten Maßnahmen gegen das Ausbreiten von Brandherden wäre das Böschungsbrennen, ein Verfahren, das die Österreichischen Bundesbahnen in vielen Streckenabschnitten mit Erfolg durchführen. Aufgrund einer für das Bundesland Kärnten gültigen Landesverordnung ist jedoch das Abbrennen von Böschungen nur bis 15. März gestattet. Für die Tauernstrecke ist dieser Termin jedoch verfrüht, da zu diesem Zeitpunkt der weit aus größte Teil der Flächen neben dem Streckengleis mit Schnee bedeckt ist. Wenngleich eine Änderung dieser Verordnung im Falle der Tauernstrecke die Brandgefahr wesentlich verringern würde, müßte eine solche legistische Maßnahme auf Bedenken des Naturschutzes stoßen, da bei einem Abbrandtermin nach dem 15. März unter Umständen die nistenden Vögel gefährdet wären.

Die Anlage einer Wasserleitung als Vorkehrung für einen allfälligen Waldbrand ist kaum zielführend, da eine derartige Leitung in Zeiten der höchsten Brandgefahr im Vorfrühling wegen der Tieftemperaturen (Nachtfrost, Eisbildung bei Einlaufbauwerk) ihren Zweck nicht erfüllen könnte. Im übrigen wurden solche Wasserleitungen von den zuständigen Bezirksforstinspektionen anlässlich der eisenbahnrechtlichen Verhandlungen auch nicht gefordert.

Die Österreichischen Bundesbahnen halten allerdings Tankwaggons mit Löschwasser dauernd im Bahnhof Mallnitz-Obervellach und in anderen Bahnhöfen bereit, um im Brandfall sofort mit entsprechenden Wasserreserven zur Stelle zu sein und allfällige Brände schon im Entstehen bekämpfen zu können. Derzeit sind im Bahnhof Mallnitz-Obervellach drei Wasserwagen, sowie Auffahrtswagen für die Fahrzeuge der Freiwilligen Feuerwehr stationiert, die mittels Elektro- bzw. Dieseltriebfahrzeugen raschest auf die Strecke zum Brandherd gebracht werden können.

Darüberhinaus wurde vor kurzem von den ÖBB eine Spritzpumpe, komplett mit Saugschläuchen, zur Montage auf einen der Wasserwagen angekauft, um dessen Wirkungsgrad zu erhöhen. Weiters wurde die Freiwillige Feuerwehr Mallnitz mit Langzeitatemschutzgeräten und Gasenschutzausrüstungen ausgerüstet, die zwar für den Einsatz bei außergewöhnlichen Ereignissen im Tauerntunnel gedacht sind, jedoch im Katastrophenfall auch auf der Tauernsüdrampe Verwendung finden können.

Zu 2

Bis einschließlich 26. Juli 1982 sind bei den ÖBB keinerlei Anspruchsunterlagen auf Ersatzleistungen nach dem genannten Brand eingelangt. Bei Einlangen von Ersatzbegehren werden diese selbstverständlich umgehend behandelt und erledigt werden.

Wien, 1982 08 23
Der Bundesminister

