

II. 12011 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR

MAG. VIKTOR KLIMA

Pr.Zl. 5905/64-4/1993

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

5397/AB

1993-12-20

zu 5451 N

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Haupt und Kollegen vom 20.10.1993,
Zl. 5451/J-NR/1993, "Probleme beim Tunnelbau
im Zuge des Ausbaues der Tauernbahn"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Ist es richtig, daß im Zuge des Tunnelbaues im Kaponig starke Wassereintrübe erfolgten, wenn ja, in welchem genauen Umfang?"

Von der Haltestelle Kaponig aus wird derzeit zur Erkundung der geologischen Strukturen ein Erkundungsstollen mit 12 m² Querschnitt in der Trasse des künftigen Kaponigtunnels (Querschnitt ca. 100 m²) vorgetrieben.

Bis zur Station 550 fiel beim Stollenvortrieb eine Gesamtwassermenge von max. 80 l/sek an. Beim Durchhörtern einer Störung in Station 550 stieg die Wassermenge kurzzeitig (für 2 Tage) auf ca. 200 l/sek an, um dann wieder auf durchschnittlich 100 l/sek abzufallen. Bei Station 1169 kam es bei einer größeren Störungszone zu einem Wassereintruch Ende Mai 1993 mit einer lokalen Spitzenwassermenge von 257 l/sek, die bis Mitte Juni 1993 auf durchschnittlich 75 l/sek wieder abfiel. Diese Menge blieb bis dato annähernd konstant.

Zu Frage 2:

"Welche Maßnahmen sind geplant, um diese Wassereintrübe in den Griff zu bekommen?"

Die Störungszone bei Station 1169 wurde in der Zwischenzeit mit dem Stollenvortrieb durchhörtert. Das in den Stollen eintretende Bergwasser wird projektgemäß in einen Wassergraben

- 2 -

abgeleitet und vom Stollenportal weg durch Rohrleitungen in den Kaponigbach eingeleitet.

Zu Frage 3:

"Ist es richtig, daß es gleichzeitig zur teilweisen oder völligen Unterbrechung der Wasserversorgung der Umgebung insbesondere in Lassach-Schattseite, kam, die in offensichtlichem Zusammenhang mit den Bauarbeiten steht?"

Von den ÖBB wurde bereits seit 1990 vorsorglich eine Beweissicherung aller Wasserversorgungsanlagen, bei denen eine Beeinflussung durch den Bau des Erkundungsstollens bzw. des Kaponigtunnels denkbar erscheint, durchgeführt. Diese Beweissicherung wurde den ÖBB anlässlich des eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens auch bescheidmäßig vorgeschrieben. Insgesamt werden somit an 40 Meßstellen (2 Brunnen, 2 Oberflächengerinne, 36 Quellen) 14-tägig die Parameter Schüttung bzw. Abstich, elektrische Leitfähigkeit und Wassertemperatur gemessen. Monatlich werden Proben für chemische und isotopenhydrologische Analysen gezogen. Von diesen 40 Meßstellen zeigen lediglich drei einen meßbaren Einfluß durch den Stollenvortrieb, davon fielen im Juli 1993 zwei der Trinkwasserversorgung dienende Quellen mit einer max. Schüttung von 1,3 bzw. 0,3 l/sek in Lassach trocken.

Zu Frage 4:

"Ist es richtig, daß bereits aus der Bauzeit der alten Tauernbahn eine vertragliche Verpflichtung der Bahn besteht, im Falle von Problemen mit der Wasserversorgung für einen entsprechenden Ersatz zu sorgen; wenn ja, wie lautet dieser Vertrag genau und in welcher Form sind die genannten Ereignisse davon erfaßt?"

Verträge aus der Bauzeit der alten Tauernbahn, aus denen eine generelle Verpflichtung der Bahn ableitbar wäre, bestehen nicht. Nach den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes (§ 20) ist die Bahn jedoch verpflichtet, durch Bauarbeiten gestörte Wasserläufe nach dem Ergebnis des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens auf Ihre Kosten wieder herzustellen.

- 3 -

Zu Frage 5:

"Welche Maßnahmen sind seitens der ÖBB geplant, um die von der Wasserunterbrechung betroffene Bevölkerung schadlos zu halten bzw. wieder mit Wasser zu versorgen?"

Für die Versorgung wurde auf Kosten der ÖBB bei einem Anwesen ein Zwischenbehälter errichtet, bei den übrigen Betroffenen erfolgt die Anfüllung der bestehenden Wasserbehälter.

Am 19. November 1993 wird von den ÖBB auf eigene Kosten eine provisorische Versorgungsleistung mit Bezug des notwendigen Wassers von der Wassergenossenschaft "Nachbarschaft Mallnitz" in Betrieb genommen.

Sämtliche Maßnahmen erfolgen jeweils in Abstimmung bzw. in engstem Einvernehmen mit den Betroffenen und der Gemeindevertretung.

Zu Frage 6:

"In welchem Zeitraum ist die Fertigstellung des Tunnels zu erwarten, wann die entsprechenden Maßnahmen zur Sicherung der Wasserversorgung der Betroffenen?"

Die Fertigstellung des Erkundungsstollens ist für 1994 vorgesehen. Die Wasserversorgung der betroffenen Anrainer war und ist zu jedem Zeitpunkt sichergestellt.

Zu Frage 7:

"Ist es richtig daß im Falle eines Unfalls die örtlichen Feuerwehren auch in den Tunnels eingreifen müßten?"

Grundsätzlich werden die Rettungs- und Behebungsmaßnahmen nach Bahnunfällen im Tunnel durch ÖBB-eigene Hilfskräfte durchgeführt. Bahnfremde Hilfsorganisationen gelangen nur dann zum Einsatz, wenn

- die Bergung, Versorgung eingeschlossener und/oder verletzter Personen,
 - der technische Einsatz bei Unregelmäßigkeiten beim Transport gefährlicher Güter,
 - die Personenrettung bei Brand
- durch bahneigene Kräfte nicht möglich ist.

- 4 -

Vereinbarungen für den Stollenvortrieb sind Sache der bauausführenden Arbeitsgemeinschaft.

Zu Frage 8:

"In welcher Form wurden diese Feuerwehren im Zuge der Planung und des Baues einbezogen, um gegebenenfalls die Gefahren für die Feuerwehrmänner minimieren zu können?"

Schon während der Planung bzw. des Baues werden mit den Landesfeuerwehrverbänden und den örtlichen Feuerwehren Vereinbarungen getroffen, die im eisenbahnrechtlichen Bescheid oder im Betriebsbewilligungsbescheid festgehalten werden. Darin sind die Einsatzleitung der Feuerwehren im Tunnelbereich sowie die Kostenbeteiligung der ÖBB für die Mitwirkung der Feuerwehren bei der Abwehr von Gefahren für das Leben und die Gesundheit von Menschen sowie die Mitwirkung bei der Brandbekämpfung und sonstigen Unglücksfällen im Tunnelbereich geregelt.

Zu den Fragen 9 und 11:

"In welcher Form ist es diesen Feuerwehren möglich, derartige Einsätze vor Ort zu üben und wurden derartige Übungen bereits durchgeführt?"

Sind Sie bereit, dafür zu sorgen, daß die ÖBB in Hinkunft hinsichtlich der Vorsorge für Unfälle in Eisenbahntunnels die Feuerwehren in entsprechend intensiver Form einbinden, wenn nein, warum nicht?"

Die Zusammenarbeit Feuerwehr - ÖBB wird laufend verbessert. Die gemäß einschlägiger Dienstvorschriften verbindlich vorgeschriebenen Kontakte der Bahnhofsvorstände mit den örtlichen Feuerwehren werden im gesamten Bundesgebiet durch ca. 350 - 400 Übungen im Jahr sinnvoll ergänzt. Darüberhinaus werden bahnseits im Zusammenspiel mit den Feuerwehren, aber auch den Rettungsorganisationen und der Exekutive Probealarme in realistischer Form durchgeführt. Durch das praxisnahe Üben sollen etwaige Mängel aufgezeigt und den Hilfsorganisationen die Gefahren beim Einsatz im Gleisbereich transparent gemacht werden. Außerdem wurden die ÖBB bei den von den Ländern durchgeführten Katastrophenübungen immer wieder mit eingebunden.

- 5 -

Zu Frage 10:

"Welche sonstigen Sicherheitseinrichtungen werden in den ÖBB-Eisenbahntunnels generell, welche speziell in den im Zuge des Tauernbahnausbaues zu errichtenden eingebaut?"

Für Sicherheitszwecke sind beim Bau neuer Eisenbahntunnel insbesondere folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Randwegbreite 1,20 m beidseitig
- Orientierungsbeleuchtung
- Handlauf
- Nischen alle 50 m
- wasserdichte Sohlausbildung
- Vorhalten von bahneigenen Rettungsfahrzeugen
- Vorhalten von Löschwasser.

Diese Sicherheitsvorkehrungen kommen selbstverständlich bei allen Neubautunneln der Tauernbahn zur Anwendung.

Wien, am 16. Dezember 1993

Der Bundesminister

