

3091/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr.31 27/J-NR/1 997, betreffend verzögerte Umsetzung eines Sicherheitskonzeptes für den Galgenbergtunnel in Leoben, die die Abgeordneten Dr. Grollitsch und Kollegen am 13. Oktober 1997 an mich gerichtet haben, beehre ich mich auf Grund von Stellungnahmen der ÖBB wie folgt zu beantworten:

Vorweg ist festzuhalten, daß in den vergangenen Jahren gemeinsam mit den betroffenen Eisenbahngesellschaften und unter Mitwirkung externer Experten (13asler & Partner, Schweiz) allgemeine Grundlagen für Tunnelsicherheitskonzepte erarbeitet wurden. Ausbauend darauf wurde auch ein spezielles Tunnelsicherheitskonzept für den Galgenbergtunnel entwickelt. Parallel zu diesen Aktivitäten wird seit längerer Zeit gemeinsam mit den ÖBB, der HL-AG und BEG sowie dem Österreichischen Bundesfeuerwehrverband an einem allgemeingültigen Konzept für den „Bau und Betrieb von neuen Eisenbahntunneln bei Haupt- und Nebenbahnen“ gearbeitet, wofür allerdings noch kein endgültiger Konsens mit dem Österreichischen Bundesfeuerwehrverband vorliegt.

In diesem Zusammenhang ist hervorzuheben, daß die Entscheidungsgrundlagen für ein all-

gemeingütiges Tunnelsicherheitskonzept schon deshalb besonders sorgfältig aufzubereiten sind, weil die zu veranlassenden Maßnahmen höchst bedeutende Auswirkungen auf die Kosten für den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln haben und langfristig wirken. Vor diesem Hintergrund sind auch die Vorbereitungsarbeiten im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des Galgenbergtunnels zu sehen: die jeweiligen Verhandlungsergebnisse haben wechselweise Einfluß aufeinander.

1. Ist Ihnen das oben genannte Schreiben des Bezirksfeuerwehrverbandes Leoben bekannt?

Antwort:

Das gegenständliche Schreiben wurde auch unmittelbar an mein Ressort gerichtet; es ist daher in meinem Ressort bekannt.

2. Ist es richtig, daß die Aufnahme des Fahrbetriebes im Galgenbergtunnel bei Leoben für Mai 1998 geplant ist?

Wenn nein, welcher Zeitpunkt ist dafür tatsächlich vorgesehen?

Antwort:

Die Inbetriebnahme des Galgenbergtunnels ist für Mai 1998 vorgesehen.

3. Ist es richtig, daß die ÖBB die ursprünglichen Forderungen der Feuerwehren Leoben zwecks Verwirklichung des Sicherheitskonzepts mit der Begründung abgelehnt haben, der Bauzustand sei bereits zu weit fortgeschritten?

Wenn ja, warum haben die ÖBB den Kontakt mit den in die Erstellung eines Sicherheitskonzeptes eingebundenen Feuerwehren nicht viel früher aufgenommen?

Antwort:

Es wurden mit dem Bundesfeuerwehrverband schon längere Zeit vorher Verhandlungen über allgemeine Tunnelsicherheitskonzepte geführt. Die örtlichen Feuerwehren sind daher von den ÖBB erst nach Fertigstellung dieser Konzepte eingebunden worden. Die Zeitangabe des Jahres 1995 im Schreiben des Bezirksfeuerwehrverbandes Leoben vom 17.9.1997 bezieht sich auf die Vorlage der neuen Tunnelsicherheitskonzepte durch die ÖBB, in dem die aktuellen Erkenntnisse eingearbeitet waren. Naturgemäß waren zu diesem Zeitpunkt die spezifischen bautechnischen Vorgaben des im Bau befindlichen Galgenbergtunnels zu berücksichtigen. Die Vertreter meines Ressorts und der ÖBB haben sich in weiterer Folge bemüht, im Einvernehmen mit den Vertretern der Feuerwehren für den Galgenbergtunnel ein effizientes und - im Sinne der

sparsamen Verwendung öffentlicher Gelder — wirtschaftlich vertretbares Tunnelsicherheitskonzept zu erarbeiten.

4. Haben die ÖBB bei ihrer Forderung, Kostenvoranschläge für die Anschaffung von notwendigen Fahrzeugen und Geräten einzuholen, die Notwendigkeit einer EU-Ausschreibung mitbedacht?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, warum wurde nicht ausreichend berücksichtigt, daß durch eine solche EU-Ausschreibung - bedingt durch die langen Lieferzeiten der Fahrzeughersteller - eine termingerechte Umsetzung des Sicherheitskonzepts nicht möglich ist?

Antwort:

Die Beschaffung von Geräten und Fahrzeugen erfolgt - unbeschadet der Kostentragung - durch die Feuerwehr.

5. Haben die ÖBB außer den im Schreiben des Bezirksfeuerwehrverbandes Leoben in Erwägung gezogenen Maßnahmen noch andere gesetzt, um spätestens bis zur geplanten Tunnelinbetriebnahme ein umfassendes Sicherheitskonzept umsetzen zu können?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Die ÖBB haben ein umfassendes Sicherheitskonzept für den Galgenbergtunnel erarbeitet. Es beinhaltet effiziente organisatorische, bauliche, sicherungs-, fernmeldetechnische sowie fahrzeugseitige Maßnahmen.

6. Stimmt es, daß beim derzeitigen, für den Personenverkehr zum Einsatz kommenden Waggonmaterial, die für den Tunnelbetrieb vorgeschriebene Notbremsüberbrückung weitestgehend fehlt?

Wenn ja, haben Sie Maßnahmen gesetzt, um dieses Manko spätestens bei Inbetriebnahme des Galgenbergtunnels zu beheben?

Antwort:

Wie die ÖBB mitteilen, stehen gegenwärtig über 387 Waggons für den internationalen Verkehr mit Notbremsüberbrückung nach dem System der Deutschen Bahn AG zur Verfügung, wobei derzeit in der EU zwei unterschiedliche Systeme (System nach DB AG sowie System UIC) angewendet werden. Vor Erweiterung des ÖBB-Wagenbestandes mit Notbremsüberbrückung ist - im Sinne einer wirtschaftlich vertretbaren Gesamtlösung — vor Festlegung auf ein System noch eine Stärken/Schwächen-Analyse unter Berücksichtigung der spezifisch österreichischen

Erfordernisse insbesondere im internationalen Verkehr mit Deutschland/Schweiz/Italien notwendig. In den Nachbarstaaten Schweiz und Italien kommt im übrigen das UIC-System der Notbremsüberbrückung zur Anwendung.

7. Ist es richtig, daß bei Fehlen der Notbremsüberbrückung der gesamte Personenverkehr den Tunnel nicht passieren kann und daher umgeleitet werden muß?

Wenn ja, wie rechtfertigen Sie eine solche Umleitung eigens für den Personenverkehr?

Antwort:

Das Fehlen der Notbremsüberbrückung hat nicht zwangsläufig die Umleitung des gesamten Personenverkehrs zur Folge, sondern es sind auch andere Maßnahmen in Diskussion, welche das Betreiben des Tunnels mit ausreichender Sicherheit ermöglichen, wenn nicht alle Reisezüge mit Notbremsüberbrückung ausgestattet werden.