

4490/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4792/J - NR/1998, betreffend Sicherheitsaspekte des Lainzer Tunnels, die die Abgeordneten Dr. Petrovic, Freundinnen und Freunde am 17. Juli 1998 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil:

Zwischenzeitlich wurden die eisenbahnrechtlichen Bauverhandlungen für alle Bauabschnitte des Projektes "Lainzer Tunnel" abgeführt. Für die Bauabschnitte 1 und 4 liegen bereits die entsprechenden eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheide vor, für die Bauabschnitte 2 und 3 befinden sich die eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheide derzeit in Ausarbeitung und werden voraussichtlich Ende 1998 (für den Bauabschnitt 2) bzw. im Frühjahr 1999 (für den Bauabschnitt 3) erlassen.

Das Sicherheitskonzept für den Lainzer Tunnel wurde im Einvernehmen mit der Wiener Berufsfeuerwehr erstellt. Es ist daher davon auszugehen, daß damit den Anforderungen des Brand - und Katastrophenschutzes im erforderlichen Ausmaß entsprochen wird. Im Rahmen der eisenbahnrechtlichen Bauverhandlungen wurden seitens der Vertreter der Wiener Berufsfeuerwehr, welche für den Brand - und Katastrophenschutz in diesem Tunnel zuständig sein wird, folglich auch keine über das bestehende Sicherheitskonzept für den Lainzer Tunnel hinausgehenden Forderungen erhoben.

Es ist richtig, daß die in der Bundesrepublik Deutschland für neue Eisenbahntunnel geltende Richtlinie "Anforderungen des Brand - und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunnel" ein generelles Begegnungsverbot von Personen - und Güterzügen in zweigleisigen Tunneln vorsieht.

Dabei ist jedoch zu bedenken, daß neue Tunnel de facto nur im Bereich von Neubaustrecken errichtet werden, auf welchen von Personenzügen Geschwindigkeiten über 250 km/h gefahren werden. Im Gegensatz hiezu sind in Österreich im Personenverkehr Geschwindigkeiten bis maximal 200 km/h vorgesehen; im Lainzer Tunnel beträgt die geplante Höchstgeschwindigkeit überhaupt nur 160 km/h.

Es erscheint nachvollziehbar, daß derartige Unterschiede im Betriebssystem auch eine unterschiedliche Betrachtung der Gefahrenpotentiale nach sich ziehen müssen.

Zu 1 und 2:

Welche Sicherheitsvorschriften werden für den Betrieb des Lainzer Tunnels gelten?

Welche Sicherheitsvorschriften werden insbesondere für die Weichenhallen gelten?

Wie bereits oben erwähnt, wurde das Sicherheitskonzept für den Lainzer Tunnel im Einvernehmen mit der Wiener Berufsfeuerwehr erstellt.

Neben Notausstiegen sind vor allem ereignisverhindernde und ausmaßmindernde Maßnahmen sowie Vorkehrungen zur Erleichterung der Selbstrettung (wie z.B. Gehwege, Fluchtwegkennzeichnung, Handläufe, Orientierungsbeleuchtung) und Maßnahmen zur Erleichterung der Fremddrettung (insbesondere Funk - und Löschwasserversorgung) vorgesehen.

Dieses Sicherheitskonzept umfaßt auch den Bereich der sogenannten "Weichenhalle Hadersdorf".

Zu 3: Wird wie in Deutschland die gleichzeitige Anwesenheit von Gefahrgut - und Personenzügen im Tunnel untersagt sein? Wenn nein warum nicht?

Wie bereits oben erwähnt, kann die deutsche Richtlinie "Anforderungen des Brand - und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunnel" nicht vollinhaltlich auf österreichische Verhältnisse umgelegt werden.

Aufgrund der speziellen Konfiguration des österreichischen Eisenbahnnetzes ist faktisch auf allen Hauptstrecken die Abwicklung eines Mischverkehrs vorgesehen. Diesem Umstand wurde insbesondere auch bei der Erstellung des Sicherheitskonzeptes für den Lainzer Tunnel Rechnung getragen und daraus die entsprechenden Anforderungen abgeleitet.

Zu 4, 5 und 6:

Welche Studien wurden von Ihnen in den letzten drei Jahren zur Evaluierung der Sicherheitsaspekte in Eisenbahntunnel in Auftrag gegeben bzw. mitfinanziert?

Welche Erkenntnisse wurden aus diesen Studien im Hinblick auf den Lainzer Tunnel gewonnen? Wurden Bedenken zur Ausführung des Lainzer Tunnels in der nun geplanten Form geäußert?

Legen die Studienergebnisse auch Verbesserungen bereits in Österreich in Betrieb befindlicher Eisenbahn - bzw. U - Bahntunnel nahe? Wenn ja, welche Verbesserungen für welche Tunnel?

In den vergangenen Jahren wurden im Auftrag meines Ressorts, der Eisenbahn - Hochleistungsstrecken AG und der Österreichischen Bundesbahnen allgemeine Sicherheitskonzepte für mittlere und lange Tunnel erarbeitet.

Aufbauend auf diesen allgemeinen Sicherheitskonzepten wurden spezielle Sicherheitskonzepte (wie z.B. für den Lainzer Tunnel) entwickelt und mit den betreffenden Feuerwehrorganisationen abgestimmt.

Für bestehende Eisenbahntunnel wurden die allgemeinen Sicherheitskonzepte unter Berücksichtigung der jeweiligen Gegebenheiten modifiziert und entsprechende Maßnahmen vorgeschlagen. Diese Maßnahmen (wie z.B. Orientierungsbeleuchtung, Handläufe, Randweg, Funkversorgung) werden sukzessive umgesetzt.

Zu 6 und 7 (richtigerweise Frage 7 und 8):

Wird mit dem Baubeginn in den einzelnen Abschnitten gewartet, bis die vollständigen Genehmigungen für alle Bauabschnitte vorliegen? Wenn nein, warum nicht?

Welche Kosten könnten ggf. der HL - AG erwachsen, wenn der Bau einzelner Abschnitte voreilig begonnen wird und in weiterer Folge aufgrund eines höchstgerichtlichen Urteils doch eine UVP des Projekts durchzuführen ist und die Bauarbeiten für die Dauer der UVP unterbrochen werden müßten?

Wie bereits angeführt, sollen bis spätestens Frühjahr 1999 rechtskräftige eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsbescheide für alle Bauabschnitte vorliegen.

Eine Anfechtung dieser Baugenehmigungsbescheide bei den Höchstgerichten bewirkt keine Aufhebung ihrer Rechtskraft. Die Beurteilung allfälliger Konsequenzen höchstgerichtlicher Entscheidungen wäre zum gegenwärtigen Zeitpunkt rein spekulativ und kann erst nach genauer Kenntnis der jeweiligen Entscheidungen vorgenommen werden.

Zur Vermeidung eines verlorenen Bauaufwandes ist die Notwendigkeit gegeben, den Bauabschnitt 4 - insbesondere die "Wientalquerung" - in Abstimmung mit dem von der Stadt Wien beabsichtigten Ausbau des Wienflußbettes (Hochwasserschutz) ehestmöglich zu realisieren.