

6287/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 6554/J - NR/1999, betreffend Sicherheit in Österreichs Bahntunneln, die die Abgeordneten Mag. Kukacka und Kollegen am 8. Juli 1999 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil

Einleitend darf ich festhalten, dass entgegen den Feststellungen in der gegenständlichen Anfrage auch für das Projekt "Lainzer Tunnel" ein mit den zuständigen Einsatzorganisationen abgestimmtes Sicherheitskonzept vorliegt, welches im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens als eine der Grundlagen für die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung herangezogen wurde.

Die Erarbeitung des Sicherheitskonzeptes und die Festlegung der einzelnen Maßnahmen erfolgte unter Zugrundelegung der Summe aller Risiken, wobei sowohl risikoerhöhende als auch risikomindernde Einflüsse entsprechend bewertet und gegenübergestellt wurden.

In diesem Zusammenhang darf ich anmerken, dass das Verkehrssystem Eisenbahn im direkten Vergleich mit anderen Verkehrsträgern über einen weit höheren Sicherheitsstandard verfügt.

Daraus resultiert, bezogen auf die Verkehrsleistung der einzelnen Verkehrsträger pro Jahr, eine um ein Vielfaches geringere Eintrittswahrscheinlichkeit eines Unfalles mit Personenschaden.

Trotz dieser geringen Eintrittswahrscheinlichkeit eines Unfalles mit Personenschaden werden in einem permanenten Prozess Maßnahmen erarbeitet, um ein noch bestehendes Restrisiko - insbesondere im Bereich von Eisenbahntunneln - weiter zu senken, wobei aber auch der Verhältnismäßigkeit zwischen Kosten und Nutzen der jeweiligen Maßnahmen entsprechend Rechnung getragen werden muss.

In dem von meinem Ressort, den Österreichischen Bundesbahnen und der Eisenbahn - Hochleistungsstrecken AG gemeinsam in Auftrag gegebenen "Allgemeinen Sicherheitskonzept für lange Tunnel" werden von der Fa. Basler & Partner verschiedene bauliche Maßnahmen - wie iB. Notausstiege, parallel verlaufende Rettungsstollen - empfohlen, deren Realisierung jedoch von den jeweils örtlichen Gegebenheiten abhängig zu machen sind. Die in diesem Sicherheitskonzept enthaltene Empfehlung, lange Tunnel mit zwei getrennt voneinander verlaufenden Fahrtunnel zu errichten, wird jedoch damit verbunden, dass für den konkreten Anlassfall die Verhältnismäßigkeit der einzelnen Maßnahmen gegeben sein muss und die Errichtung von zwei getrennt voneinander verlaufenden Fahrtunnel mit einem minimalen Mehraufwand möglich ist.

Zu Frage 1:

Die Existenz und der Inhalt der in der gegenständlichen Anfrage angesprochenen Sicherheitskonzepte sind in meinem Ressort bekannt, da diese von meinem Ressort, den Österreichischen Bundesbahnen und der Eisenbahn - Hochleistungsstrecken AG gemeinsam in Auftrag gegeben wurden.

Zu den Fragen 2 und 3:

Die Österreichischen Bundesbahnen wurden beauftragt, Maßnahmen zur Anhebung des Sicherheitsstandards - insbesondere im Bereich von Tunnelanlagen - festzulegen und die Möglichkeiten für eine Realisierung auszuarbeiten. Ein wesentliches Element dieses Auftrages ist der so genannte "Sicherheitscheck", in dessen Rahmen die bestehenden Sicherheitskonzepte

und Einsatzpläne in Zusammenarbeit mit den zuständigen Einsatzorganisationen überprüft und erforderlichenfalls angepasst werden sollen.

Darüberhinaus wurde zur Verbesserung des Sicherheitsstandards im Tauerntunnel ein Maßnahmenprogramm mit einem Investitionsvolumen von 170 Mio ATS festgelegt. Es sind im Wesentlichen Maßnahmen zur Erleichterung der Selbstrettung (z.B. Randwege mit Handläufen, Fluchtwegkennzeichnung, Notruffeinrichtungen, Orientierungsbeleuchtung) sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Fremdrettung (z.B. Rettungsplätze mit entsprechenden Zufahrtsmöglichkeiten, fernmeldetechnische Einrichtungen, Energieversorgung) vorgesehen. Mit der Umsetzung dieser Maßnahmen wird voraussichtlich Mitte des nächsten Jahres begonnen werden.

Die zur Verbesserung des Sicherheitsstandards im Arlbergtunnel vorgesehenen Maßnahmen werden zum gegenwärtigen Zeitpunkt auf ihre Machbarkeit geprüft. Diese Untersuchung soll Ende d. J. abgeschlossen und mit der Umsetzung voraussichtlich Mitte des Jahres 2001 begonnen werden.

Das Sicherheitskonzept für den geplanten „Lainzer Tunnel“ ist bereits auf eine maximale betriebstechnische Auslastung der Strecke ausgelegt und orientiert sich nicht an derzeit aktuellen Verkehrsprognosen. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass aufgrund des vorgesehenen Sicherheitsstandards auch später keine Zusatzmaßnahmen erforderlich sind.

Zu den Fragen 4, 5, 6 und 7:

Wie ich bereits einleitend angeführt habe, wurde für das Projekt „Lainzer Tunnel“, aber auch für das Projekt „Wienerwald Tunnel“ in Zusammenarbeit mit den zuständigen Einsatzorganisationen jeweils ein eigenes Sicherheitskonzept erarbeitet und die erforderlichen Maßnahmen festgelegt.

In den Planungen werden diese Festlegungen umgesetzt, wobei im Rahmen der Detailbearbeitung selbstverständlich auch dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend Rechnung getragen wird.

Zu Frage 8:

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt wird der Güterverkehr aus und in Richtung Westen auf der Verbindungsbahn zwischen Hütteldorf und Meidling bzw. Inzersdoff durch teilweise dicht verbautes Gebiet des 12., 13. und 14. Wiener Gemeindebezirkes geführt.

Mit der Errichtung der neuen Eisenbahnverbindung zwischen der Westbahn und der Südbahn bzw. Donauländebahn werden diese Verkehre durch den „Lainzer Tunnel“ den jeweiligen Zugbahnhöfen bzw. Güterumschlagszentren zugeführt.

Zu den Fragen 9 und 10:

Die Existenz und der Inhalt der vom Deutschen Eisenbahn - Bundesamt erlassenen Richtlinie „Anforderungen des Brand - und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahn - tunnel“ ist in meinem Ressort bekannt.

In diesem Zusammenhang darf ich anmerken, dass von meinem Ressort ebenfalls eine Richtlinie mit der Bezeichnung „Bau und Betrieb von neuen Eisenbahntunnel bei Haupt - und Nebenbahn; Anforderungen des Brand - und Katastrophenschutzes“ erstellt wurde, welche sich im Wesentlichen an der deutschen Richtlinie orientiert und in weiterer Folge einem Abstimmungsprozess mit dem Österreichischen Bundesfeuerwehrverband unterzogen wurde. Mit Ausnahme weniger Punkte konnte dabei über den Inhalt dieser Richtlinie grundsätzlich Einigung erzielt werden.

Diese Richtlinie wird bereits jetzt von der Brenner - Eisenbahn - Gesellschaft, der Eisenbahn - Hochleistungsstrecken AG und den Österreichischen Bundesbahnen als Grundlage für die zukünftige Ausgestaltung von Tunnelbauwerken und die Ausarbeitung bezughabender Sicherheitskonzepte herangezogen. Darüberhinaus wird für jedes einzelne Bauwerk gesondert ein Konsens mit den jeweiligen Einsatzorganisationen auf regionaler und örtlicher Ebene angestrebt.

Zu den Fragen 11 und 12:

Mir ist trotz intensiver Recherchen bei den zuständigen Stellen der Stadt Wien keine Erklärung der Wiener Stadtregierung bekannt, in der zum Ausdruck gebracht wird, dass unter Baugebieten keine Bahnstrecken errichtet werden dürfen.

In diesem Zusammenhang darf ich anmerken, dass der "Lainzer Tunnel" im Gegensatz zur derzeit intensiv befahrenen sog. Verbindungsbahn über ca. 90 % seiner Länge unter unverbautem Gebiet verläuft und lediglich auf ca. 10 % seiner Länge locker verbautes Gebiet mit Vorortcharakter unterfahren wird.