

6554/J XX.GP

Anfrage

der Abgeordneten Mag. Kukacka
und Kollegen
an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr
betreffend Sicherheit in Österreichs Bahntunneln

Im Auftrag des Verkehrsministeriums, der ÖBB und der HL - AG wurden von der Schweizer Firma Basler & Partner die „Sicherheitskonzepte für lange Tunnel“ und „Sicherheitskonzept für den Lainzer Tunnel und den Wienerwaldtunnel“ erstellt. Beide Konzepte liegen seit dem Jahr 1994 vor.

Im „Sicherheitskonzept für lange Tunnel“ sind für lange Tunnel (15 bis 25 km) mit Mischverkehr und Gegenverkehr zwei einspurige Tunnel empfohlen. Für sehr lange Tunnel (über 25 km) mit Mischverkehr und Gegenverkehr sind insbesondere bei Hochleistungsstrecken zur Herabsetzung des erhöhten Risikos zwei einspurige Tunnel aus Sicherheitsgründen als zwingend erforderlich festgestellt, weil bei sehr langen Tunneln das Potential für Katastrophenereignisse infolge der hohen Reisegeschwindigkeiten, der hohen Zugdichte und gegebenenfalls Mischverkehr noch akzentuierter auftritt.

Der Lainzer Tunnel und das auf niederösterreichischem Gebiet liegende 1,3 km lange Teilstück des Wienerwaldtunnels auf Wiener Gebiet wurden von der HL - AG zum eisenbahnrechtlichen Bauverfahren als zweigleisige Röhre mit Notausstiegen in Abständen von ca. 550 m eingereicht und sind somit als einröhrig festgelegt.

Der Lainzer Tunnel führt größtenteils unter verbautem Gebiet durch. Im Verbindungstunnel beträgt für die prognostizierte Frequenz von 119 Zügen der Güterverkehrsanteil 83%. Im Wienerwaldtunnel sind 256 Züge pro Tag bei 45% Güterzugsanteil prognostiziert. Die Firma Basler & Partner stellt im Sicherheitskonzept für den Lainzer Tunnel und Wienerwaldtunnel (Juni 1994) fest, daß sich im Verbindungstunnel des Lainzer Tunnels der überproportionale Güterverkehrsanteil bei der Unfallart Brand mit Zugsunglück und Freisetzungen risikoerhöhend auswirkt. Für den Lainzer Tunnel gibt es kein Sicherheitskonzept, welches risikomindernde Vorgaben setzt. Lediglich ein Selbstrettungskonzept liegt vor.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr folgende

Anfrage

1. Ist Ihnen die Existenz und der Inhalt dieser beiden Sicherheitskonzepte der Schweizer Firma Basler & Partner bekannt?
2. Welche Maßnahmen wurden seit dem Tauernautobahnunglück getroffen um das höhere Unfallrisiko in Bahntunneln aufgrund der zu erwartenden höheren Frequenz durch den Güterverkehr abzusichern?
3. Welche Maßnahmen werden getroffen, um das höhere Unfallrisiko in Bahntunneln aufgrund der zu erwartenden höheren Frequenz durch die Zunahme des Güterverkehrs abzusichern und wann?
4. In welcher Weise wird die aus Sicherheitsgründen gegebene Notwendigkeit von zwei einröhrligen Tunneln im Falle von über 25 km langen Tunneln im Hochleistungsstreckenkonzept umgesetzt?
Mit welcher Begründung wurde der ca. 28 km lange Tunnel (Lainzer Tunnel, Wienerwaldtunnel) nicht zweiröhrig geplant?
5. Weshalb wurde kein Sicherheitskonzept für den Lainzer Tunnel erstellt?
7. Beabsichtigen Sie nun ein Sicherheitskonzept zu erstellen, wenn ja, wann?
Wenn nein, warum nicht?
8. Weshalb wird der Güterverkehr zum außerhalb Wiens liegenden Güterumschlagplatz durch verbautes Gebiet geführt?
9. Ist Ihnen die Richtlinie des Deutschen Eisenbahn - Bundesamtes „Anforderungen des Brand - und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln“ bekannt?
10. Wenn ja, warum wurden in Österreich nicht ähnliche Richtlinien erlassen?
11. Ist Ihnen die Erklärung der Wiener Stadtregierung bekannt, daß unter Baugebieten keine Bahnstrecken errichtet werden dürfen?
12. Wenn ja, wie beurteilen Sie die Tatsache, daß der Lainzer Tunnel großteils unter verbautem Gebiet führt?