

1642/AB XXI.GP
Eingelangt am: 5.2.2001
BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1639/J - NR/2000, betreffend Sperre der Tauernschleuse, die die Abgeordneten Schwemlein und Genossinnen am 6. Dezember 2000 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil:

Auf Grund der Brandkatastrophe bei der Standseilbahn in Kaprun wurde von der Obersten Eisenbahnbehörde eine Überprüfung aller öffentlichen Eisenbahn - Unternehmen eingeleitet. Diese Überprüfung bezog sich dabei auf die Frage, inwieweit die Eisenbahnunternehmen den Verpflichtungen gemäß § 19 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957 nachgekommen sind, wonach die Eisenbahn einschließlich der Betriebsmittel und des sonstigen Zubehörs unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs zu bauen, zu erhalten, zu ergänzen und nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und der Konzession zu betreiben ist.

Die Oberste Eisenbahnbehörde hat in Ergänzung zu dieser allgemeinen Überprüfung mit Schreiben vom 17. November 2000 für den 29. November 2000 eine Verhandlung anberaumt, in deren Rahmen die Sicherheitssituation und die Maßnahmen der Österreichischen Bundesbahnen für die Autoschleuse Tauerntunnel beleuchtet werden sollten.

Im Zuge dieser Verhandlung haben die Österreichischen Bundesbahnen festgelegt, dass wegen der hervorgekommenen Sicherheitsbedenken der Betrieb der Autoschleuse Tauerntunnel vorläufig eingestellt wird. Auf Grund dieser Festlegung bedurfte es seitens der Obersten Eisenbahnbehörde keiner weiteren Prüfung, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang die Voraussetzungen des § 19 Abs. 3 Eisenbahngesetz 1957 zur Einstellung des Betriebes vorliegen.

Die Oberste Eisenbahnbehörde hat hierzu in einem Schreiben vom 7. Dezember 2000 festgehalten, dass bei entsprechender Vorbereitung der Verhandlung vom 29. November 2000 sich die für die Bevölkerung nachteiligen Folgen der sofortigen

Betriebseinstellung der Autoschleuse Tauerntunnel durch die Österreichischen Bundesbahnen unter Umständen zumindest hätten mindern lassen. Gleichzeitig wurde mitgeteilt, dass sich die Oberste Eisenbahnbehörde auf Grund der insbesondere für den Regionalverkehr bestehenden Bedeutung der Autoschleuse Tauerntunnel laufende Informationen über den wesentlichen Stand der Ausarbeitung eines neuen Betriebskonzeptes für die Autoschleuse Tauerntunnel erwartet.

Die Österreichischen Bundesbahnen haben mit Schreiben vom 13. Dezember 2000 bzw. vom 14. Dezember 2000 die für eine Aufnahme eines eingeschränkten Betriebes der Autoschleuse Tauerntunnel ab 15. Dezember 2000 gesetzten und mit den beteiligten Feuerwehren abgestimmten Maßnahmen mitgeteilt.

Die Wiederinbetriebnahme der Autoschleuse Tauerntunnel wurde von der Obersten Eisenbahnbehörde zur Kenntnis genommen, jedoch gleichzeitig erneut festgestellt, dass die Ausarbeitung eines neuen Betriebskonzeptes zwingend erforderlich ist und das übermittelte Maßnahmenprogramm lediglich als Übergangslösung angesehen werden kann.

Zu Frage 1:

Grundsätzlich darf ich anmerken, dass nicht der Tauerntunnel sondern ausschließlich der Betrieb der Autoschleuse Tauerntunnel eingestellt wurde. Grundlage für die vorübergehende Einstellung der Autoschleuse Tauerntunnel durch die Österreichischen Bundesbahnen waren aktuelle Sicherheitsanalysen, die im Lichte der Brandkatastrophe von Kaprun verschiedene Mängel aufgezeigt haben, deren Beseitigung für eine Weiterführung des Betriebes zwingend erforderlich waren.

Zu Frage 2:

Die Frage des Sicherheitsrisikos beim gemeinsamen Transport von Personen und Kraftfahrzeugen kann nicht losgelöst von den übrigen Sicherheitsvorkehrungen beantwortet werden. Die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes bzw. des Eisenbahnverkehrs setzt sich aus zahlreichen Detailfragen (die Eintrittswahrscheinlichkeit von Ereignissen, die Möglichkeiten der Selbstrettung bzw. der Fremdrettung) zusammen.

Zu Frage 3:

Seitens des Landes Kärnten wurde insbesondere die überraschende Einstellung des Betriebes der Autoschleuse Tauerntunnel kritisiert, nicht jedoch die Tatsache, dass von den Österreichischen Bundesbahnen zwingend erforderliche Sicherheitsmaßnahmen gesetzt wurden.

Zu Fragen 4, 6, 7 und 8:

Die Österreichischen Bundesbahnen haben am 15. Dezember 2000 den Betrieb der Autoschleuse Tauerntunnel wieder aufgenommen, wobei die Reisenden nicht mehr in den Kraftfahrzeugen verbleiben, sondern in gesonderten Personenwagen befördert werden. Dieser Betrieb weist für die regionalen Erfordernisse ausreichende Kapazitäten auf. Von den Österreichischen Bundesbahnen wird derzeit ein neues Betriebs- und Sicherheitskonzept ausgearbeitet.

Zu Frage 5:

Die Österreichischen Bundesbahnen haben bereits vor der vorübergehend verfügten Sperre der Autoschleuse Tauerntunnel unter anderem in Erwägung gezogen, die Autotransportwagen mit Feuerlöschern, Lautsprechern und Abstiegshilfen zum raschen Verlassen der Wagen auszurüsten. Dieses Konzept hätte im Ereignisfall zwar eine rasche Evakuierung des Zuges ermöglicht, jedoch weder zur Verkürzung der relativ langen Fluchtwege oder zur Verbesserung der Situation beim so genannten „Freifahren“ des Tunnels (Zug fährt bei Brand aus dem Tunnel heraus) beigetragen.

Zu Frage 9:

Die Österreichischen Bundesbahnen haben bereits die Unfälle im Mont Blanc - Straßentunnel und im Tauern - Straßentunnel zum Anlass genommen, die Sicherheit in Eisenbahntunnels mit einer Länge von mehr als 1000 Meter zu überprüfen. Nach der Brandkatastrophe von Kaprun hat mein Ressort die Österreichischen Bundesbahnen beauftragt, die Überprüfung auch für Tunnel mit einer Länge von 500 bis 1000 Meter durchzuführen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt werden auf Grundlage der zum Teil bereits vorliegenden Ergebnisse dieser Überprüfung die Möglichkeiten einer Realisierung der jeweiligen Maßnahmen ausgearbeitet, wobei jedoch insbesondere die Frage der Finanzierung zu klären sein wird.

Zu Frage 10:

In Anbetracht der nur vorübergehenden Sperre des Betriebes der Autoschleuse Tauerntunnel konnten keine Konzepte zur Verringerung allfälliger stärkerer Belastungen der Landstraßen entwickelt werden, da solche Konzepte höchstens mittelfristig entsprechende Wirkung zeigen können.