

1729/AB XXI.GP

Eingelangt am: 13.03.2001

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1793/J - NR/2001, betreffend Tauerenschleuse zwischen Mailnitz und Böckstein, die die Abgeordneten Mag. Posch und Genossen am 26. Jänner 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Vorweg darf ich auf die Anfragebeantwortung 1642/AB vom 1. Februar 2001 betreffend Einstellung der Autoschleuse "Tauerntunnel" hinweisen. In der gegenständlichen parlamentarischen Anfrage finden sich durch diese Terminkollision Mißverständnisse, die durch die oben angeführte Anfragebeantwortung bereits ausgeräumt wurden.

Zum Motiventeil:

Wie mir die Österreichischen Bundesbahnen mitteilen, wurde die Nachrüstung des Tauerntunnels mit Standardmaßnahmen (Sicherheitspaket) bereits vor den Brandkatastrophen im Mont Blanc - Straßentunnel und im Tauern - Straßentunnel festgelegt. Nach diesen Ereignissen haben die ÖBB von Juli 1999 bis April 2000 einen eingehenden Check für Tunnels mit einer Länge von mehr als 1000 m durchgeführt. Dabei wurden insbesondere die Tunnelsicherheitskonzepte und Tunnelsicherheitspläne auf Vollständigkeit, Anwendbarkeit und Eignung in der Praxis sowie eventuell erforderliche Ergänzungen und alternative Lösungen eingehend geprüft.

Für den Tauerntunnel bzw. für die Autoschleuse wurden über die beschlossene Nachrüstung hinaus verschiedene, in erster Linie organisatorische Maßnahmen zur Optimierung der Sicherheit getroffen. Der Bericht der Landesfeuerwehrkommandanten von Kärnten und Salzburg war daher nicht die Grundlage für die Einstellung. Im Zuge einer von der Obersten Eisenbahnbehörde nach der Brandkatastrophe von Kaprun anberaumten Verhandlung zum Gegenstand „Autoschleuse Tauernbahn“ hat sich jedoch gezeigt, dass es für den Ereignisfall Brand bei Autoüberstellzügen keine wirksamen Lösungsmöglichkeiten gibt, die umgehend eingesetzt werden können. Da der Sicherheit im Eisenbahnverkehr oberste Priorität eingeräumt wird, haben die Österreichischen Bundesbahnen daher den Betrieb der Autoschleuse vorübergehend eingestellt.

Zu den Fragen 1,2,3,5 und 6:

Aufgrund welcher konkreten Sicherheitsmängel wurde die Autoverladetätigkeit durch die Tauernschleuse eingestellt bzw. reduziert?

Welche dieser Mängel wurden bis zum heutigen Tage bereits behoben?

Bis wann werden die noch bestehenden Sicherheitsmängel behoben werden?

Welche Sicherheitsverbesserungen werden im Tunnel für den „normalen“

Personenverkehr bzw. den Güterverkehr durchgeführt?

Bis wann ist mit dem Abschluß dieser Maßnahmen zu rechnen?

Die Österreichischen Bundesbahnen haben die Autoschleuse Tauerntunnel von sich aus aufgrund von Sicherheitsbedenken eingestellt. Da die Österreichischen Bundesbahnen den Betrieb wieder aufgenommen haben, geht die ÖBB offensichtlich davon aus, dass die zuvor gehegten Sicherheitsbedenken durch die Trennung der Reisenden von den Fahrzeugen behoben wurden.

Im Rahmen des als Übergangslösung anzusehenden Betriebsprogrammes werden durch die Trennung der Reisenden von Fahrzeugen insbesondere jene Sicherheitsrisiken behoben, die sich aus der unmittelbaren Nähe der Fahrgäste zu Gefahrenquellen (Gasflaschen, Treibstoff, etc.), aus der fehlenden bzw. eingeschränkten Kommunikationsmöglichkeit zwischen Zugbegleitpersonal und Reisenden während der Fahrt und im Stillstand sowie aus dem Blockieren der Fluchtwege durch breite Fahrzeuge (LKW, Busse, Wohnwagen, Wohnmobile, etc.) ergeben. Dieses Sofortprogramm wurde mit den beteiligten Feuerwehren abgestimmt.

Unabhängig davon wird die sicherheitstechnische Nachrüstung des Tauerntunnels planmäßig weitergeführt und werden im Zuge des Projektes „Umbau Bahnhof Bockstein - Tauerntunnel“ zur Verbesserung des Sicherheitsstandards insbesondere folgende Maßnahmen umgesetzt, die bis voraussichtlich 2004 abgeschlossen werden sollen:

- 1.) Fluchtweg neben und zwischen den Gleisen
- 2.) Handläufe an der Tunnelleibung
- 3.) Fluchtwegkennzeichnung
- 4.) Notrufeinrichtungen
- 5.) Orientierungsbeleuchtung
- 6.) Erdungsschalter an den Tunnelportalen
- 7.) Stromanschlüsse
- 8.) Funksystem für ÖBB - eigene und fremde Einsatzkräfte
- 9.) Löschwasserleitung, dauernd gefüllt, mit Entnahmestellen alle 150m
- 10.) Rettungsplätze in den Portalbereichen
- 11.) Auffangbecken bei den Portalen
- 12.) Schienengebundene Rettungsshuttles in Malinitz und Bockstein
- 13.) Ausstattung der Ortsfeuerwehren mit Einsatzgeräten.

Zu Frage 4:**Ist daran gedacht, durch andern Maßnahmen (z.B. Verkürzung der Intervalle) die verminderte Kapazität der Durchschleusung auszugleichen?**

Die Österreichischen Bundesbahnen haben hiezu mitgeteilt, dass unter Beibehaltung der derzeitigen Betriebsform an eine Intervallverkürzung derzeit nicht gedacht werde und bei einer durchschnittlichen Auslastung von unter 40 Prozent (mit Ausnahme der Spitzenverkehrstage) die zur Verfügung stehende Kapazität ausreiche.

Zu Frage 7:**Welche Sicherheitsmaßnahmen bestehen betreffend den Transport von gefährlichen Gütern?**

Der sichere Transport gefährlicher Güter mit der Eisenbahn ist durch umfassende Vorschriften im Rahmen der Anlage I zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF - RID) und der im Gefahrgutbeförderungsgesetz (GGBG) umgesetzten Richtlinie 96/49/EG gewährleistet.

Aufgrund dieser Vorschriften ergeben sich für den Beförderer Pflichten, die eine sichere Beförderung sowie die Verhinderung von Schadensfällen gewährleisten sollen.

Eine wesentliche Sicherheitsmaßnahme dabei ist die Kontrolle vor der Beförderung. Dazu wurde von den europäischen Bahnen ein einheitlicher gemeinsamer Sicherheitsstandard zur Kontrolle definiert. Dadurch ist sichergestellt, dass vor jeder Beförderung eine dementsprechende Kontrolle erfolgt. Zusätzlich wird im Rahmen eines Qualitätsmanagementsystems (QMS) durch die Gefahrgutbeauftragten der Österreichischen Bundesbahnen die Transportqualität geprüft und dabei festgestellte Unregelmäßigkeiten mit den Beteiligten behandelt.

Bei den Österreichischen Bundesbahnen sind derzeit insgesamt 7 ausgebildete Gefahrgutbeauftragte eingesetzt. Die Schwerpunkte ihrer Tätigkeit liegen vor allem in der Kontrolle bezüglich der Einhaltung der Vorschriften, in der Schulung der Mitarbeiter sowie in der Beratung der Versandfirmen.

Für eventuelle Unregelmäßigkeiten bzw. Probleme die vor oder während der Beförderung auftreten können, ist bei den ÖBB eine spezielle Gefahrgutbereitschaft, die rund um die Uhr kontaktiert werden kann, installiert.

Zusätzlich werden vom technischen Wagendienst der ÖBB eingehende Kontrollen der Güterwagen durchgeführt. Dabei wird insbesondere der einwandfreie technische Zustand der Fahrgestelle überprüft. Für den Gefahrgutbereich werden laufend eigene „Gefahrgutwagenmeister“ ausgebildet und für die technische Übernahme von Gefahrgutsendungen abgestellt.

Zu Frage 8:**Wieviele Tonnen gefährlicher Güter werden jährlich durch den Tauerntunnel transportiert?**

Daten über den Transport gefährlicher Güter auf einer bestimmten Eisenbahnstrecke werden nur über Einzelauftrag erhoben und liegen gegenwärtig nicht vor.

Von den Österreichischen Bundesbahnen wird aufgrund der Statistikverordnung und der vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie geforderten Daten eine jährliche Gesamtstatistik über die beförderten Gefahrgüter nach Gefahrgutklassen erstellt.

Wie die Österreichischen Bundesbahnen mitteilen kann zufolge hochgerechneter Daten von ca. 250 000 Tonnen transportierter Gefahrgüter durch den Tauern Tunnel ausgegangen werden. Dies zeigt, dass im Vergleich zur Gesamtstatistik (2000: 7,9 Mio. beförderte Tonnen Gefahrgut) der Anteil der transportierten Gefahrgüter durch den Tauern Tunnel relativ gering ist.

Zu Frage 9:

Sind in bezug auf den Transport von gefährlichen Gütern weitere Sicherheitsverbesserungen geplant? Wenn ja: welche? Wenn nein: warum nicht?

Im Rahmen der OECD, der UN - ECE und der Europäischen Kommission sind mehrere Untersuchungen hinsichtlich weiterer Verbesserungen der Tunnelsicherheit unter Einschluss spezifischer Belange des Gefahrguttransports im Gange. Es ist zu erwarten, dass deren Ergebnisse in die einschlägigen internationalen bzw. nationalen Regelungen einfließen werden.

Innerbetrieblich sind von den Österreichischen Bundesbahnen hinsichtlich des Transportes gefährlicher Güter laufend weitere Sicherheitsverbesserungen geplant.

Es werden im Rahmen des Qualitätsmanagements die Prozesse des Gefahrguttransportes neu definiert und somit eventuelle Schwachstellen bereinigt. 2001 wird eine umfassende Neuschulung aller beteiligten Mitarbeiter durchgeführt.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die verstärkte Zusammenarbeit mit der chemischen Industrie. Im Rahmen von „TUIS“ (Unfallhilfeleistungssystem der chemischen Industrie) werden gemeinsame Schulungen und Übungen durchgeführt. Weiters werden insbesondere die gemeinsamen Unfallübungen mit den Einsatzkräften forciert.

Zu Frage 10:

Warum halten Sie die Durchschleusung von gefährlichen Gütern - bei Zugsentgleisungen, Zusammenstößen etc. - für weniger bedrohlich als die Durchschleusung mit dem Autozug?

Es liegt im öffentlichen Interesse beide Arten von Beförderungen auf der Eisenbahn durchzuführen, wobei die spezifischen Risiken durch entsprechende Maßnahmen zu verringern sind.

Zu den Fragen 11, 12 und 13:

Für wann ist mit der Wiederaufnahme des vollen Betriebes der Autoverladung durch die Tauernschleuse zu rechnen?

Was gedenken Sie persönlich zu tun, um den schweren wirtschaftlichen Schaden für die Region oberes Mölltal abzuwenden?

Welche Maßnahmen gedenken Sie persönlich zu setzen, um den Betrieb der Autoschleuse wieder in vollem Umfang zu gewährleisten?

Die Österreichischen Bundesbahnen haben am 15. Dezember 2000 den Betrieb der Autoschleuse Tauertunnel wieder aufgenommen, wobei die Reisenden nicht mehr in den Kraftfahrzeugen verbleiben, sondern in gesonderten Personenwagen befördert werden. Von den Österreichischen Bundesbahnen wird derzeit ein neues Betriebs- und Sicherheitskonzept ausgearbeitet. Eine Aussage über den Zeitpunkt und die Art der zukünftigen Betriebsführung der Autoschleuse Tauertunnel durch die Österreichischen Bundesbahnen kann erst nach Vorliegen der entsprechenden Konzepte getroffen werden.

Unabhängig von der Problematik „Autoschleuse Tauertunnel“ wurde von den Österreichischen Bundesbahnen in Zusammenarbeit mit der Firma ILF (Ingenieurgemeinschaft Lässer - Feizlmayer) im Rahmen einer Risikoanalyse eine Überprüfung der Sicherheitsstandards aller Eisenbahntunnel mit einer Länge von mehr als 500 Meter durchgeführt. Dabei wurden insbesondere die vorhandenen Tunnelsicherheitskonzepte und Tunnelsicherheitspläne auf Sinnhaftigkeit, Vollständigkeit und Anwendbarkeit in der Praxis überprüft und daraus resultierend notwendige Ergänzungen bzw. Änderungen erarbeitet. Darüberhinaus wird seitens der Österreichischen Bundesbahnen auch die Firma Basler & Partner für die Erarbeitung konkreter Tunnelsicherheitskonzepte bzw. Tunnelsicherheitspläne herangezogen.