

2291/AB XXI.GP

Eingelangt am: 01.06.2001

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2324/J - NR/2001 betreffend ÖBB - Autoschleuse Böckstein - Mallnitz, die die Abgeordneten Dr. Leiner und Kolleginnen am 4. April 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil:

Wie ich bereits in der Beantwortung der an mich gerichteten schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 1639/J - NR/2000 betreffend Sperre der Tauernschleuse ausgeführt habe, wurde auf Grund der Brandkatastrophe bei der Standseilbahn in Kaprun von der Obersten Eisenbahnbehörde eine Überprüfung aller öffentlichen Eisenbahnunternehmen eingeleitet. Diese Überprüfung bezog sich 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 Zugehörs 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 sich bei entsprechender Vorbereitung der Verhandlung vom 29. November 2000 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 laufend 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.

Fragen 1, 2 und 3:

Ist seitens der ÖBB an eine endgültige Schließung der Tauernschleuse Böckstein - Mallnitz gedacht?

Wenn ja, welche Maßnahmen werden Sie gegen die durch die Schließung entstehenden enormen wirtschaftlichen Nachteile der gesamten Region ergreifen? Wenn nein, an welchen konkreten zeitlichen Horizont ist bei der Durchführung der notwendigen Sanierungsmaßnahmen gedacht?

Antwort:

Die Österreichischen Bundesbahnen führen wie oben ausgeführt seit 15. Dezember 2000 einen auf Grundlage der mit den beteiligten Feuerwehren abgestimmten Sofortmaßnahmen eingeschränkten Betrieb der Autoschleuse Tauerntunnel durch, wobei die Reisenden nicht mehr in den Kraftfahrzeugen verbleiben, sondern in gesonderten Personenwagen befördert werden.

Im Zusammenhang mit den bestehenden Sicherheitsbedenken wurde ein Expertenteam mit der Erarbeitung eines Maßnahmenkonzeptes unter Zugrundelegung einer Risikoanalyse beauftragt, unter welchen Voraussetzungen ein leistungsfähiger Betrieb der Autoschleuse Tauerntunnel möglich ist. Die Vorlage dieses Maßnahmenkonzeptes, welches letztendlich als Entscheidungsgrundlage für die zukünftige Betriebsführung herangezogen werden soll, ist für Juni dieses Jahres geplant.

Unabhängig von der Problematik „Autoschleuse Tauerntunnel“ wurde von den Österreichischen Bundesbahnen unter anderem auch eine Überprüfung des Sicherheitsstandards des Tauerntunnels durchgeführt. Dabei wurden insbesondere das vorhandene Tunnelsicherheitskonzept und der Tunnelsicherheitsplan auf Sinnhaftigkeit, Vollständigkeit und Anwendbarkeit in der Praxis überprüft und daraus resultierend nachstehende Maßnahmen für eine Erhöhung des Sicherheitsstandards im Tauerntunnel erarbeitet, die den Österreichischen Bundesbahnen bereits zur Planung und zur Durchführung übertragen wurden:

- Errichtung von Fluchtwegen neben und zwischen den Gleisen
- Anbringung von Handläufen an der Tunnelwand
- Optimierung der Fluchtwegkennzeichnung
- Errichtung bzw. Optimierung von Notrufeinrichtungen
- Optimierung der Orientierungsbeleuchtung

- Aufbau eines Funksystems für ÖBB - eigene und fremde Einsatzkräfte
- Errichtung einer Löschwasserleitung
- Schaffung von Rettungsplätzen in den Portalbereichen.

Frage 4:

Mit welcher Begründung wird derzeit an einem 2 - Stunden - Takt festgehalten, obwohl auch bei Durchführung eines 1 - Stunden - Taktes ein Zusammentreffen zweier Züge vermieden werden könnte?

Antwort:

Die Umsetzung der Sofortmaßnahmen für die Weiterführung des Betriebes der Autoschleuse Tauerntunnel erforderte eine völlige Umstellung der bisherigen logistischen Abläufe und Produktionsprozesse. Dies führte neben einer Verdoppelung der Überstelldauer auch zu Einschränkungen bei den zu befördernden Fahrzeugen.

Auf Grund der zum gegenwärtigen Zeitpunkt bestehenden sicherheitstechnischen und betrieblichen Rahmenbedingungen kann laut Auskunft der ÖBB mit den derzeit zur Verfügung stehenden Zugsgarnituren nur ein 2 - Stundentaktverkehr gefahren werden. Mir ist die Wichtigkeit der Verbesserung der derzeitigen Situation bewusst und habe daher die ÖBB persönlich veranlasst noch vor Sommer alles daran zu setzen eine Verbesserung der derzeitigen Situation zu bewerkstelligen.

Frage 5:

Warum findet ein uneingeschränkter Betrieb des „Huckepack“ - Güterverkehrs im Tunnel statt, obwohl dieser als weitaus gefährlicher eingestuft wird, während die Autoschleuse mit dem sicherheitstechnischen Argument nur eingeschränkt betrieben wird?

Antwort:

Die Neukonzeption des Betriebes der Autoschleuse Tauerntunnel sieht eine von den Fahrzeugen getrennte Beförderung der Fahrzeuginsassen in eigenen Wagen des Autoüberstellzuges vor. Dieses Beförderungssystem entspricht den Beförderungsvorgaben der „Rollenden Landstraße“, bei der die Lenker der auf dem Zug verladenen Lastkraftwagen ebenfalls in einem gesonderten Wagen des jeweiligen Zuges befördert werden.