

3747/AB XXI.GP

Eingelangt am: 17.06.2002

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3752/J-NR/2002 betreffend Feuerwehren und Tunnelsicherheit, die die Abgeordneten Binder und GenossInnen am 17. April 2002 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 und 2:

Wie sieht der Zeitplan für die weitere Inbetriebnahme der viergleisigen Westbahnstrecke zwischen St. Valentin und St. Peter, inklusive Siebertunnel, aus (Personenverkehr, Güterverkehr, Nahverkehr)? Welche Maßnahmen sind von Seiten Ihres Ministeriums getroffen worden, damit die Probleme bei der Betriebsbewilligung für den Siebertunnel beseitigt werden konnten?

Antwort:

Die Inbetriebnahme des Tunnels konnte durch die österreichischen Bundesbahnen nicht wie vorgesehen erfolgen, weil die im Antrag vorgesehenen organisatorischen Maßnahmen, die dem Baugenehmigungs- und Betriebsbewilligungsbescheid zugrunde lagen (Übereinkommen mit den Feuerwehren), nicht zeitgerecht umgesetzt und somit die Bedingungen für die rechtskräftig erteilte Betriebsbewilligung nicht erfüllt werden konnten. Es waren umfangreiche Verhandlungen mit den Niederösterreichischen Feuerwehren notwendig, die kurz vor dem Abschluss stehen. Hinsichtlich der baulichen Ausgestaltung des Tunnels bestanden im Hinblick auf den bestehenden Sicherheitsstandard bei Eisenbahnneubautunnel keine Probleme.

In weiterer Folge wurde nach Durchführung eines ordentlichen Ermittlungsverfahrens für den Sonderfall der Betriebsführung eines reinen Güterverkehrs ein geändertes Betriebsprogramm eingeschränkt auf den nicht personenbefördernden Verkehr genehmigt. Der Siebertunnel wurde daraufhin im November 2001 vorerst beschränkt auf den Güterverkehr in Betrieb genommen.

Die Ausdehnung des Betriebes auf den Reiseverkehr wurde zwischenzeitig seitens der österreichischen Bundesbahnen beantragt und wird derzeit ein Ermittlungsverfahren unter Einbindung der betroffenen Gebietskörperschaften sowie der Feuerwehren durchgeführt. Die österreichischen Bundesbahnen sehen hiebei die Einrichtung einer Brandschutztruppe vor, die Betriebsaufnahme ist für den Sonntag, 16. Juni 2002 vorgesehen.

Fragen 3 und 4:

Welche weiteren Konsequenzen haben Sie aus der verzögerten Inbetriebnahme des Siebertunnels gezogen?

Was werden Sie bei ähnlichen Projekten unternehmen, so dass es in Zukunft zu keinen weiteren Verzögerungen wie beim Siebertunnel kommen kann?

Antwort:

Das Verfahren wurde zum Anlass genommen, die Eisenbahnunternehmen abermals anzuweisen, die für die Rettung von Personen zuständigen Feuerpolizeibehörden bzw. Feuerwehren möglichst frühzeitig in den Planungsprozess einzubinden und die Genehmigungsunterlagen mit den betroffenen Gebietskörperschaften so abzustimmen, dass das Bau- und Betriebsprogramm in der vom Eisenbahnunternehmen im Rahmen des Antrags festgelegten Form auch tatsächlich umgesetzt werden kann.

Fragen 5 bis 7:

Angelegenheiten der Feuerwehr sind in Österreich Landessache. Worin sehen Sie die Sinnhaftigkeit, dass in Österreich neun verschiedene Feuerwehrgesetze gelten?

Sind Sie bereit, sich dafür einzusetzen, dass bundeseinheitliche Regelungen für Feuerwehren in Österreich - und damit auch einheitliche Sicherheitsstandards für die österreichischen Tunnels - herbeigeführt werden können?

Welche weiteren Maßnahmen planen Sie, damit die Feuerwehren in Österreich bei ihrer wichtigen Arbeit in Sachen Tunnelsicherheit unterstützt werden?

Antwort

Im Sinne der Einheitlichkeit der Sicherheitsanforderungen wäre eine Vereinheitlichung der Landesfeuerwehrgesetze durchaus überlegenswert, diese Frage liegt aber im Verantwortungsbereich der Länder.

Grundsätzlich sind die Sicherheitsausrüstungen und -anforderungen für die Straßentunnel in den Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS) geregelt. Bei der Ausarbeitung dieser Richtlinien wurde und wird immer eine Abstimmung mit Vertretern der Feuerwehren angestrebt. Vom Standpunkt der Tunnelsicherheit ist eine einheitliche Ausführung insbesondere hinsichtlich der Benützung für den Autofahrer eine ganz wesentliche Voraussetzung. Dementsprechend wird derzeit sogar von Seiten der EU in verschiedenen Bereichen der Tunnelsicherheit eine Harmonisierung angestrebt. So soll nunmehr der Bericht der UN-ECE Expertengruppe Tunnel-Sicherheit, der für den Bereich Straße im Dez. 2001 verabschiedet wurde auch für den Bereich Eisenbahntunnel in Angriff genommen werden.

In letzter Zeit trat nun die Feuerwehr verstärkt mit zusätzlichen Forderungen für spezielle Sicherheitseinrichtungen, vor allem aber mit zusätzlichen finanziellen Forderungen an die Öffentlichkeit. Der Österr. Bundesfeuerwehrverband begründet seine Forderungen damit, dass die Mittel aus dem Katastrophenfonds - die im Laufe der Jahre bereits wesentlich erhöht wurden - dafür nicht ausreichend seien. Dementsprechend finden derzeit Verhandlungen zwischen ASFINAG und dem ÖBFV unter Beiziehung von Vertretern des BMVIT und des BMF statt, mit dem Ziel, eine einvernehmliche Lösung und damit eine weitere Unterstützung der Feuerwehren herbeizuführen.