

5816/AB XX.GP

Zur schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 6082/J-NR/1 999, betreffend Sicherheit bei Tunnelunfällen, die die Abgeordneten Dr. Moser, Freundinnen und Freunde am 20. April 1999 an mich gerichtet haben, beehre ich mich einleitend folgendes festzuhalten:

Bei der Brandkatastrophe im Montblanc - Tunnel handelt es sich um ein Ereignis in einem Straßentunnel, die Beantwortung der gegenständlichen Anfrage nimmt jedoch zuständigkeits - halber ausschließlich auf Eisenbahntunnel Bezug. Weiters darf ich anmerken, daß im Vergleich Eisenbahntunnel und Straßentunnel - insbesondere aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und der Betriebsführung - die Eintrittswahrscheinlichkeit und die Häufigkeit von Unfällen bei Eisenbahntunnel wesentlich geringer ist.

Zu Frage 1:

In den nächsten 15 Jahren sind nach heutigem Planungsstand folgende Eisenbahntunnel geplant:

1. Österreichische Bundesbahnen

Birgltunnel	(Tauernstrecke)	950m
Kenlachtunnel	(Tauennstrecke)	302 m
Unterwald Tunnel	(Schoberpaßstrecke)	1.075 m
Unterflurtrasse der S 7	(Aspangbahnhof)	1.700 m

2. Eisenbahn - Hochleistungsstrecken AG

Wienerwaldtunnel	(Neubaustrecke Wien - St. Pölten)	13.180 m
Gruntunnel Atzenbrugg	(Neubaustrecke Wien - St. Pölten)	2.460 m
Grüntunnel Hankenfeld	(Neubaustrecke Wien - St. Pölten)	650 m
Grüntunnel Saladorf	(Neubaustrecke Wien - St. Pölten)	677 m
Reiserbergtunnel	(Neubaustrecke Wien - St. Pölten)	1.180 m
Stierschweiffeldtunnel	(Neubaustrecke Wien - St. Pölten)	2.977 m
Raingrubentunnel	(Neubaustrecke Wien - St. Pölten)	2.610 m
Pummersdorfer Tunnel	(Güterzugumfahrung St. Pölten)	3.870 m
Semmering - Basistunnel	(Gloggnitz - Mürzzuschlag)	22.000 m

Für die im Zuge des viergleisigen Ausbaues der Westbahnstrecke zwischen Attnang - Puchheim und Salzburg Hbf geplanten Eisenbahntunnel sind aufgrund des derzeitigen Planungsstandes noch keine konkreten Aussagen möglich.

3. Brenner EisenbahnGmbH

Tunnel Brixlegg	(Neubaustrecke Kundl/Radfeld - Baumkirchen)	4.720 m
Tunnel Bradl	(Neubaustrecke Kundl/Radfeld - Baumkirchen)	2.520 m
Tunnel Jenbach	(Neubaustrecke Kundl/Radfeld - Baumkirchen)	4.460 m
Tunnel Vomp	(Neubaustrecke Kundl/Radfeld - Baumkirchen)	10.475 m
Unterflurtrasse Fritzens - Baumkirchen	(Neubaustrecke Kundl/Radfeld - Baumkirchen)	3.920 m

Für die in den angrenzenden Streckenabschnitten zwischen Staatsgrenze bei Kufstein und Kundl/Radfeld sowie zwischen Innsbruck und Staatsgrenze am Brenner geplanten Eisenbahntunnel sind aufgrund des derzeitigen Planungsstandes noch keine konkreten Aussagen möglich.

Zu den Fragen 2, 3, 4 und 6:

In Zusammenarbeit mit dem Österreichischen Bundesfeuerwehrverband, der Brenner Eisenbahn GmbH, der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG und den Österreichischen Bundesbahnen wurde der Richtlinienentwurf „Bau und Betrieb von neuen Eisenbahntunneln bei Haupt- und Nebenbahnen; Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes“ erarbeitet, welcher mit dem Österreichischen Bundesfeuerwehrverband noch nicht endgültig abgestimmt werden konnte. Seitens der betroffenen Eisenbahnunternehmen wird dieser Richtlinienentwurf jedoch bereits als Grundlage für die Ausgestaltung von Tunnelbauwerken und die Ausarbeitung bezughabender Sicherheitskonzepte herangezogen, wobei im Einzelfall eine Abstimmung mit dem jeweiligen Landesfeuerwehrverband erfolgt, bei der insbesondere auch auf die örtlichen Verhältnisse Bedacht genommen wird.

Als Sicherheitsmaßnahmen sind insbesondere vorgesehen.

- Maßnahmen zur Reduzierung der Eintrittswahrscheinlichkeit außergewöhnlicher Ereignisse (wie z.B. moderne Eisenbahnsicherungstechnik, Heißbläuerortungsanlagen, Festbremsortungsanlagen)
- Maßnahmen zur Erleichterung der Selbstrettung (wie z.B. Orientierungsbeleuchtung, Fluchtweg mit Kennzeichnung, Notrufeinrichtung, Festlegung sicherer Bereiche)
- Maßnahmen zur Unterstützung der Einsatzorganisationen (wie z.B. Rettungsplätze mit Zufahrten, automatische Erdungsvorrichtungen für die Fahrleitungsanlage an den Tunnelportalen, Anschlüsse für die Entnahme elektrischer Energie, Kommunikationssysteme, Löschwasserleitungen, Transportmittel für Mannschaft und Gerät).

Grundsätzlich sind bei allen Neubautunneln Ausgänge in sichere Bereiche in entsprechenden Abständen vorgesehen. Je nach Örtlichkeit und Bergüberdeckung werden entweder parallel verlaufende Rettungsstollen mit Querschlägen zum Fahrtunnel oder Notausstiege unmittelbar ins Freie errichtet. Die Abstände der Querschläge bzw. der Notausstiege werden unter Bedachnahme auf die örtlichen Verhältnisse in Abstimmung mit den zuständigen Einsatzorganisationen festgelegt.

Zu Frage 5:

Für den Semmering-Basistunnel wurde auf Grundlage eingehender Untersuchungen der Fa. Basler & Partner ein mit den örtlich zuständigen Einsatzorganisationen abgestimmtes Sicherheitskonzept mit einem besonderen Schwerpunkt auf Selbstrettung erarbeitet. Die Möglichkeit, im Ereignisfall den Fahrtunnel auf kurzem Wege zu verlassen, wird im Bereich großer

Überdeckung durch den parallel verlaufenden Rettungsstollen mit entsprechenden Querschlägen zum Fahrtunnel bzw. sonst durch Notausstiege unmittelbar ins Freie gewährleistet.

Zu Frage 7:

Neben den zur Gewährleistung eines reibungslosen Ablaufes der Einsatzmaßnahmen bei außergewöhnlichen Ereignissen jedenfalls bestehenden Einsatzplänen werden für Eisenbahntunnel zusätzliche Sicherheits- und Alarmpläne erstellt und mit den jeweiligen Einsatzorganisationen abgestimmt. Die Zeitspanne bis zum Eintreffen der Einsatzkräfte hängt von zahlreichen Faktoren, wie z.B. von den Straßenverhältnissen, den technischen Möglichkeiten und den jeweiligen personellen Ressourcen der Einsatzorganisationen, ab.