

315/AB XXIV. GP

Eingelangt am 23.01.2009

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 W i e n

GZ: 10.000/0058-I/PR3/2008

Wien, am . Jänner 2009

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Köfer, Kolleginnen und Kollegen haben am 25. November 2008 unter der **Nr. 242/J** an meinen Amtsvorgänger eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Tunnelsicherheit auf der Semmeringstrecke gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich – laut Auskunft der ÖBB - wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie viele Tunnel hat die Semmeringstrecke? (Bitte – wenn vorhanden - auch Lawinengalerien, aber getrennt anführen)*

Die ÖBB teilen dazu mit, dass sich derzeit auf der Semmeringstrecke 16 Tunnel in Betrieb befinden (siehe Beilage).

Zu Frage 2:

- *Bei welchen dieser Tunnel ist ÖBB-Bergegerät stationiert? (Wenn nicht bei allen, bitte um Mitteilung, warum nicht?)*

Gemäß ÖBB wird mit dem ÖBB-Rettungszug am Standort Wiener Neustadt unter anderem die Rampe Semmering, insbesondere der Semmeringscheiteltunnel, in Abstimmung mit den Feuerwehren einsatztaktisch abgesichert. An den Portalen und Notausgängen oder wie im

gegenständlichen Fall bei den zuständigen Freiwilligen Feuerwehren Mürzzuschlag (2 Stück), Semmering, Gloggnitz, Breitenstein und Payerbach-Reichenau (je 1 Stück) sind, wie im Bereich aller übrigen ÖBB-Tunnel mit einer Länge ab ca. 1.000 m, Rollpaletten (leichte Aluhandwagen, Tragfähigkeit: 1 t) in Alukisten gelagert, die den Einsatzorganisationen im Ereignisfall den Transport von Verletzten oder Bergegerät erleichtern.

Zu Frage 3:

- *Bei welchen der aufgezählten Tunnel führt die ÖBB mit den örtlichen Einsatzkräften (Feuerwehr, Rotes Kreuz etc.) regelmäßig Übungen durch u., wenn ja, in welchen Abständen? Bitte um genaue Aufschlüsselung; auch darüber, wann die letzte Übung stattfand)*

Die Übungstätigkeit mit freiwilligen Einsatzorganisationen richtet sich gemäß ÖBB grundsätzlich nach deren Bedürfnissen, bei langen Tunnel (ab ca. 1000 m) wurden durch Bescheid gemeinsame Übungen in regelmäßigen Intervallen (jährlich bis alle drei Jahre) verbindlich vorgeschrieben (siehe Beilage).

Zu Frage 4:

- *Erhalten die örtlichen Einsatzkräfte finanzielle Zuwendungen der ÖBB um sich selbst spezielles Bergegerät anschaffen zu können? (Wenn ja, bitte um genaue Aufschlüsselung u. in welcher Höhe, wenn nein, warum nicht?)*

Wie von den ÖBB mitgeteilt, erfolgt eine allfällige Ausstattung der für Tunnelbereiche zuständigen Einsatzorganisationen gegenwärtig in Abstimmung zwischen ÖBB, Landesfeuerwehrverband, Landesverband des Roten Kreuzes und den örtlich zuständigen Organisationen. Dabei sollen Synergien hinsichtlich der vorhandenen Mindestausrüstung sowie der Erfordernisse aus Straßen- und Eisenbahntunnel unter Berücksichtigung der Tagesausrückstärken genutzt werden. Damit soll ein sinnvoller Mitteleinsatz sichergestellt werden. Die Palette der Unterstützung reicht von der Finanzierung der Beschaffung ergänzender Schutzausrüstung, Bergegeräte und Fahrzeuge bis hin zur finanziellen Beteiligung an Wartungs- und Betriebskosten.

Zu Frage 5:

- *Wie viele der Tunnel der Strecke verfügen über eigene Sicherheitssysteme u. wie sehen diese aus?*

Im Eisenbahnbetrieb wird gemäß ÖBB grundsätzlich nicht zwischen Freistrecke und Tunnel unterschieden. Die Abwicklung des Eisenbahnverkehrs erfolgt mit entsprechenden

Sicherungs- und Signalanlagen. Zusätzlich zu diesen Einrichtungen verfügen die Tunnel über Einrichtungen, welche dem ArbeitnehmerInnenschutz sowie der Selbst- und Fremddrettung dienen (siehe Beilage).

Zu Frage 6:

- *Wie sieht die genaue Alarmierungskette im Notfall aus?*

Nach Auskunft der ÖBB ist jeder Streckenbereich betrieblich und damit auch im Notfall unbeschadet seiner Lage (Freibereich, Tunnel) einer Betrieb führenden Stelle zugeordnet. Diese Stelle kann über zwei Wege Kenntnis von einem Notfall erlangen:

Meldung über die interne Kommunikationsschiene

- a. Mittels **Zugfunk** an Regionale Verkehrsleitung (RVL):
Zugmannschaft (Triebfahrzeugführer, Zugbegleiter)
- b. Mittels **Notruffernsprecher** an die für den Notfallbereich zuständige Stelle:
Zugmannschaft (Triebfahrzeugführer, Zugbegleiter), Mitarbeiter in Bahnhöfen und auf der Strecke, Reisende, Einsatzkräfte
- c. Mittels **Festnetz oder Mobiltelefon** an den Notfalleiter in der RVL (Unfallruf):
Mitarbeiter
- d. Mittels **Betriebsfunk** an die für den Notfallbereich zuständige Stelle:
Mitarbeiter in Bahnhöfen und auf der Strecke

Meldung über die externe Kommunikationsschiene

Mittels **Festnetz oder Mobiltelefon** an den Notfalleiter in der RVL (externe ÖBB-Notfallnummer):
Mitarbeiter, Einsatzorganisationen (Landeswarnzentrale, integrierte Leitstellen, Bezirksalarmzentralen, Ortsstellen)

Beilage

BEILAGE

Wiener Neustadt - Mürzzuschlag (elektrische Traktion)

Längserstreckung des Tunnelanteils: ca. 6 km

Tunnelanzahl (T=Tunnel, G=Galerie): 16

Pettenbach, T (Inbetriebnahme 1854)

Länge: 185,25 m, 2-gleisig; Lage: Payerbach/Reichenau - Eichberg

Ausstattung:

Randwege, Handlauf mit integrierter LED-Beleuchtung, Rettungszeichen, Notruffernsprecher mit automatischer Standorterkennung, Erdungsstangen an den Portalen

Übungen (bei Bedarf):

Keine Dokumentation vorhanden

STEINBAUER, T (Inbetriebnahme 1854)

Länge: 88,27 m, 2-gleisig; Lage: Payerbach/Reichenau - Eichberg

Ausstattung:

Randwege, Rettungszeichen

Übungen (bei Bedarf):

Keine Dokumentation vorhanden

EICHBERG, T (Inbetriebnahme 1854)

Länge: 88,80 m, 2-gleisig; Lage: Eichberg - Breitenstein

Ausstattung (Nachrüstung 2009):

Randwege, Rettungszeichen

Übungen (bei Bedarf):

Keine Dokumentation vorhanden

GEYEREGGER, T (Inbetriebnahme 1854)

Länge: 80,95 m, 2-gleisig; Lage: Eichberg - Breitenstein

Ausstattung (Nachrüstung 2009):

Randwege, Rettungszeichen

Übungen (bei Bedarf):

Keine Dokumentation vorhanden

RUMPLER, T (Inbetriebnahme 1854)

Länge: 52,66 m, 2-gleisig; Lage: Eichberg - Breitenstein

Ausstattung (Nachrüstung 2009):

Randwege, Rettungszeichen

Übungen (bei Bedarf):

Keine Dokumentation vorhanden

KLAMM, T (Inbetriebnahme 1854)

Länge: 191,99 m, 2-gleisig; Lage: Eichberg - Breitenstein

Ausstattung (Nachrüstung 2009):

Randwege, Handlauf mit integrierter LED-Beleuchtung, Rettungszeichen, Notruffernsprecher mit automatischer Standorterkennung, Erdungsstangen an den Portalen

Übungen (bei Bedarf):

Keine Dokumentation vorhanden

GAMPERL, T (Inbetriebnahme 1854)

Länge: 78,20 m, 2-gleisig; Lage: Eichberg - Breitenstein

Ausstattung (Nachrüstung 2009):

Randwege, Rettungszeichen

Übungen (bei Bedarf):

Keine Dokumentation vorhanden

WEINZETTELWAND, T (Inbetriebnahme 1854)

Länge: 688,00 m, 2-gleisig; Lage: Eichberg - Breitenstein

Ausstattung (Nachrüstung 2009):

Randwege, Handlauf mit integrierter LED-Beleuchtung, Rettungszeichen, Stromanschlüsse, Notruffernsprecher mit automatischer Standorterkennung, Erdungsstangen an den Portalen

Übungen (bei Bedarf):

Keine Dokumentation vorhanden

WEINZETTELFELD, T (Inbetriebnahme 1854)

Länge: 238,96 m, 2-gleisig; Lage: Eichberg - Breitenstein

Ausstattung (Nachrüstung 2009):

Randwege, Handlauf mit integrierter LED-Beleuchtung, Rettungszeichen, Notruffernsprecher mit automatischer Standorterkennung, Erdungsstangen an den Portalen

Übungen (bei Bedarf):

Keine Dokumentation vorhanden

KLEINER KRAUSEL, T (Inbetriebnahme 1854)

Länge: 13,82 m, 2-gleisig; Lage: Breitenstein - Semmering

Ausstattung (Nachrüstung 2009):

Randwege, Rettungszeichen

Übungen (bei Bedarf):

Keine Dokumentation vorhanden

POLLEROSWAND, T (Inbetriebnahme 1854)

Länge: 337,00 m, 2-gleisig; Lage: Breitenstein - Semmering

Ausstattung:

Randwege, Handlauf mit integrierter LED-Beleuchtung, Rettungszeichen, Stromanschlüsse, Notruffernsprecher mit automatischer Standorterkennung, Erdungsstangen an den Portalen

Übungen (bei Bedarf):

Keine Dokumentation vorhanden

WEBERKOGEL, T (Inbetriebnahme 1854)

Länge: 406,91 m, 2-gleisig; Lage: Breitenstein - Semmering

Ausstattung:

Randwege, Handlauf mit integrierter LED-Beleuchtung, Rettungszeichen, Stromanschlüsse, Notruffernsprecher mit automatischer Standorterkennung, Erdungsstangen an den Portalen

Übungen (bei Bedarf):

Keine Dokumentation vorhanden

WOLFSBERG, T (Inbetriebnahme 1854)

Länge: 439,53 m, 2-gleisig; Lage: Breitenstein - Semmering

Ausstattung (geplant für 2009):

Randwege, Handlauf mit integrierter LED-Beleuchtung, Rettungszeichen, Stromanschlüsse, Notruffernsprecher mit automatischer Standorterkennung, Erdungsstangen an den Portalen

Übungen (bei Bedarf):

Keine Dokumentation vorhanden

KANTNERKOGEL, T (Inbetriebnahme 1854)

Länge: 202,80 m, 2-gleisig; Lage: Breitenstein - Semmering

Ausstattung:

Randwege, Handlauf mit integrierter LED-Beleuchtung, Rettungszeichen, Notruffernsprecher mit automatischer Standorterkennung, Erdungsstangen an den Portalen

Übungen (bei Bedarf):

Keine Dokumentation vorhanden

NEUER SEMMERING, T (Inbetriebnahme 1952)

Länge: 1.511,50 m, 1-gleisig; Lage: Semmering (Gleis 1) – Spital am Semmering

Ausstattung:

Randweg, Rettungszeichen, Notruffernsprecher, Möglichkeit zur fern bewirkten Freischaltung und Erdung der Oberleitung, Zufahrt zu und Rettungsplätze an den Portalen

Ausstattung (Umsetzung ab 2012):

Handlauf mit integrierter LED-Beleuchtung, Erdungsstangen an den Portalen, Löschleitung, für gummibereitete Einsatzfahrzeuge befahrbare Tunnelfahrbahn

Übungen (bei Bedarf):

10.07.2000 bzw. 20.07.2000: Verladeübung, Begehungen mit Vertretern der Feuerwehren und des Roten Kreuzes

02.10.2000: Einfahrt in Tunnel und Funkproben

ALTER SEMMERING, T (Inbetriebnahme 1854)

Länge: 1.433,92 m, 1-gleisig; Lage: Semmering (Gleis 2) - Spital am Semmering

Ausstattung:

Randweg, Rettungszeichen, Notruffernsprecher, Möglichkeit zur fern bewirkten Freischaltung und Erdung der Oberleitung, Zufahrt zu und Rettungsplätze an den Portalen

Ausstattung (Umsetzung ab 2012):

Handlauf mit integrierter LED-Beleuchtung, Erdungsstangen an den Portalen, Löschleitung, für gummibereitete Einsatzfahrzeuge befahrbare Tunnelfahrbahn

Übungen (bei Bedarf):

10.07.2000 bzw. 20.07.2000: Verladeübung, Begehungen mit Vertretern der Feuerwehren und des Roten Kreuzes

02.10.2000: Einfahrt in Tunnel und Funkproben