

5752/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 6061/J - NR/1999, betreffend Österreichische Bahntunnelsysteme und offene Sicherheitsfragen, die die Abgeordneten Mag. Maier und Genossen am 8. April 1999 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil

Einleitend ist festzustellen, daß im Vergleich Eisenbahntunnel und Straßentunnel insbesondere aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und der Betriebsführung die Eintrittswahrscheinlichkeit und Unfallhäufigkeit bei Eisenbahntunnel geringer ist.

Zu den Aussagen von Vertretern der zuständigen Einsatzkräfte ist zu bemerken, daß Einsätze zur Rettung von Menschen aus Gefahrensituationen fraglos an Grenzen stoßen können. Bei alten Tunnelbauwerken, wie dem Tauerntunnel, werden solche Grenzen in extremen Gefahrensituationen möglicherweise früher erreicht, als bei modernen Neubautunnels. Daher gelangen bei diesen Tunnels eigene Sicherheitskonzepte zur Anwendung. Darüberhinaus wurde die Nachrüstung des Tauerntunnels mit Maßnahmen zur Erleichterung der Selbstrettung (Handlauf, Randweg mit Fluchtwegbeschilderung, Orientierungsbeleuchtung) sowie Vorsorgen zur Erleichterung der Fremdrettung (Funksysteme, Löschwasserleitung) bereits eingeleitet. Die Umsetzung wird in den nächsten vier Jahren mit einer Reihe anderer Vorkehrungen, insbesondere der "Festen Fahrbahn" unter Betrieb durchgeführt.

Zu den Fragen 1 und 2:

Für das gesamte ÖBB - Streckennetz sind entsprechende Einsatzpläne vorhanden. Für Tunnelstrecken sind zusätzlich Sicherheits- und Alarmpläne vorgesehen. Diese Pläne sind in den Einsatzorganisationen bekannt bzw. werden mit diesen abgestimmt. Bei Neubautunnels ist die Akkordierung auch eine Voraussetzung für die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung, wobei eine endgültige Abstimmung im Rahmen der Betriebsbewilligung erfolgt.

Zu den Fragen 3 und 4:

Grundsätzlich hat das Eisenbahnunternehmen in Abstimmung mit den Einsatzorganisationen vor Inbetriebnahme des Tunnels sowie in regelmäßig einvernehmlich festzulegenden Abständen Übungen mit den Einsatzorganisationen durchzuführen.

Darüberhinaus werden bei Neubautunnel in den eisenbahnrechtlichen Genehmigungsbescheiden Aussagen über die durchzuführenden Übungen getroffen.

Die Übungen finden grundsätzlich gemeinsam mit den Einsatzkräften (z.B. Feuerwehr) statt.

Zu den Fragen 5 und 6:

In Zusammenarbeit mit dem Österreichischen Bundesfeuerwehrverband, der Brenner Eisenbahngesellschaft mbH, der Eisenbahn - Hochleistungsstrecken AG und den Österreichischen Bundesbahnen wurde die Richtlinie "Bau und Betrieb von neuen Eisenbahntunneln bei Haupt- und Nebenbahnen; Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes" erarbeitet, welche mit dem Österreichischen Bundesfeuerwehrverband noch nicht endgültig abgestimmt werden konnte. Seitens der betroffenen Unternehmen Brenner Eisenbahngesellschaft mbH, Eisenbahn - Hochleistungsstrecken AG und Österreichische Bundesbahnen wird diese Richtlinie in der vorliegenden Fassung 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 Besonderheiten Bedacht genommen wird.

Zu Frage 7:

Die ÖBB haben diese Regeln einzuhalten; die Überwachung erfolgt durch die Oberste Eisenbahnbehörde des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr.

Frage 8:

Derzeit bestehen für Eisenbahntunnel weder aus gesamteuropäischer Sicht noch im Rahmen der Europäischen Union einheitliche Sicherheitsvorschriften. In trilateraler Zusammenarbeit zwischen Deutschland, der Schweiz und Österreich wurden jedoch bereits vor längerer Zeit Anforderungskriterien für sehr lange Eisenbahntunnel (ab 25 km) erarbeitet und zwischen den Ländern abgestimmt um die Sicherheitsstandards der Planungen zu gewährleisten.

Zu den Fragen 9, 10 und 11:

Für Neubautunnel werden bereits in der Planungsphase infrastrukturelle Maßnahmen zur Erleichterung der Selbstrettung (wie z.B. Orientierungsbeleuchtung, Fluchtweg mit Handlauf und entsprechender Kennzeichnung, Notrufeinrichtungen, Festlegung sicherer Bereiche) vorgesehen.

Bei bestehenden Tunneln wurden bzw. werden die Möglichkeiten von infrastrukturellen Maßnahmen einzeln geprüft und darauf aufbauend entsprechende Vorsorgen getroffen.

Zu Frage 12:

Ja, solche Züge sind vorhanden.

Zu Frage 13:

Die ÖBB halten Rettungszüge mit Auffahrwagen zum Befördern von Feuerwehrfahrzeugen vor. Je nach Ausrüstung des Tunnels werden die Auffahrwagen mit Wasserwagen und Personenwagen ergänzt. Vorgesehen sind insbesondere die Befreiung von Menschen aus Zwangslagen nach mechanischen Ereignissen und die Menschenrettung bei Brandgefahr.

Zu Frage 14:

Bei allen Tunneln mit einer Länge von über 1500 m sind Auffahrwagen und, soweit erforderlich, auch Wasserwagen stationiert.

Zu den Fragen 15 und 16:

In den genannten Beobachtungszeiträumen ereigneten sich im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen in Tunneln keine Unfälle, bei denen Reisende verletzt oder getötet wurden.

Zu Frage 17:

Bei Neubautunnels wird generell ein hoher Sicherheitsmaßstab angelegt. Bestandtunnels werden auf die Notwendigkeit zusätzlicher Maßnahmen überprüft. Beispielsweise ist die Nachrüstung des Tauerntunnels bereits fixiert und werden die Anforderungen an eine Nachrüstung des Arlbergtunnels derzeit festgelegt.

Zu Frage 18:

Gefahrguttransporte unterliegen generell strengen Bestimmungen, die auf die besonderen Gefahren des jeweiligen Gutes abgestimmt sind. Spezielle Maßnahmen für Tunnelstrecken bestehen nicht.

Zu Frage 19:

Für jeden Tunnel, für den ein Sicherheitsplan festgelegt ist, gibt es auch Portalfeuerwehren. Die Ausrüstung wird in Abstimmung mit den Feuerwehren auf der Basis des jeweiligen Sicherheitskonzeptes festgelegt. Sollte bei Neubautunnels zusätzliche Ausrüstung benötigt werden, so wird vom zuständigen Planer und Errichter (HL - AG, BEG, ÖBB) mit den Feuerwehren ein entsprechender zusätzlicher Ausstattungsumfang vertraglich vereinbart.

Zu Frage 20:

Bereits in der Vergangenheit wurden längere Tunnel hinsichtlich der Sicherheitsanforderungen einer umfassenden Überprüfung unterzogen. Zusätzlich habe ich die zuständige Organisationseinheit in meinem Ressort angewiesen, in Zusammenarbeit mit den Österreichischen Bundesbahnen eine nochmalige Überprüfung der vorgesehenen Maßnahmen durchzuführen und erforderlichenfalls notwendige Anpassungen vorzunehmen.