

5099/J XX.GP

Anfrage

Der Abgeordneten Ing. Meischberger, Dr. Grollitsch und Kollegen
an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr
betreffend Sicherheit in langen Eisenbahntunnels der ÖBB

Da im Zuge der Ausbaumaßnahmen der heimischen Eisenbahnstrecken immer mehr lange Tunnels errichtet werden, ergibt sich zwangsläufig die Frage, wie im Falle eines nie auszuschließenden Unfalles die Schäden möglichst gering gehalten werden können und verhindert werden kann, daß der Umstand der Unzugänglichkeit des Unfallortes zu Folgeschäden führt, wobei vor allem die fehlende Fluchtmöglichkeit und Zufahrtsmöglichkeit für Rettungs- und Löschfahrzeuge im Brandfall (Rauchgase) ins Gewicht fällt.

Nicht zuletzt aufgrund diesbezüglicher Initiativen der Fragesteller wurde in diesem Zusammenhang etwa im Falle des Galgenbergtunnels in Zusammenarbeit mit der Leobener Feuerwehr eigene Tunnelrettungszüge zusammengestellt, die im Falle eines Unfalles zum Rettungseinsatz kommen sollen.

Mittlerweile wurde der Betrieb im Galgenbergtunnel allerdings aufgenommen, ohne daß diese Rettungseinrichtungen voll funktionsfähig sind und darüber hinaus auch auf die bisher vorgeschriebene Notbremsüberbrückung aller Personenzüge, die im Tunnel verkehren, zumindest vorläufig verzichtet.

Hinsichtlich der Tunnelrettungszüge fand allerdings am 17. August eine Übung statt, die katastrophale Mängel offenbarte: Auf der Südwestseite konnte der Zug in Ermangelung einer funktionsfähigen Lokomotive (aus Knittelfeld war nach 40(!) Minuten zwar eine Lok herbeigeholt worden, doch wurde diese dann auch schadhaft) nicht einmal den Bahnhof St. Michael verlassen, die Rettungen mußten unverrichteter Dinge zurückkehren.

Was sich in einem Ernstfall unter solchen Bedingungen abgespielt hätte, bleibt der Phantasie überlassen, jedenfalls ein weiteres Beispiel dafür, daß das Versagen der Rettungsmaßnahmen im Fall ziviler Katastrophen wie Lassing kein Einzelfall ist.

Noch bemerkenswerter ist allerdings die Reaktion der ÖBB auf einen Bericht über diese Vorfälle in der Fachzeitschrift ‚Schienenverkehr aktuell‘: Ein Herr Mag. Ulz vom Unfalldienst der ÖBB - Leitung schrieb einen langen Leserbrief, in dem die ‚mangelhafte Recherche‘ kritisiert und ‚Klarstellungen‘ vorgenommen wurden: unter anderem wurde folgendes festgestellt:

- Es hat überhaupt keine Alarmübung stattgefunden.
- Für keinen der beiden Tunnelrettungszüge besteht ein verbindliches Zeitkalkül.
- Daß der Zug und die übrigen Sicherheitsanlagen trotz Vollbetrieb noch nicht vollständig sei, sei ‚bescheidgemäß‘
- Ein Einfahren in den verqualmten Bereich des Tunnels ist in keinem Fall vorgesehen.
- Die Annahme, daß sich unverletzte Reisende gefahrlos von der Ereignisstelle zu einem bestimmten Punkt (750 m) bewegen können, gründet sich auf verschiedene Studien und Brandversuche.

Angesichts dieser ‚Klarstellungen‘ ist also jetzt klar, daß die unhaltbaren Zustände nicht Pannen, sondern Absicht sind, die Gefährdung der Fahrgäste und des Personals offenbar bewußt in Kauf genommen wird - und zwar offenbar sowohl von den ÖBB als auch von der Aufsichtsbehörde, wie der Verweis auf das „bescheidgemäße“ Vorgehen belegt.

Vor allem die Tatsache, daß man den verunglückten Passagieren zumuten will, 750 m im finsternen, verqualmten Tunnel bis zu einem alten S - Bahnwaggon zu stolpern, der dann nach einer nicht einmal planbaren Zeit - hoffentlich - bereitsteht, um sie aus dem Berg zu holen, allerdings keinerlei Schutz gegen Rauch bietet, erscheint völlig unverantwortlich!

All dies ist um so unverständlicher, als es ja bereits im Kanaltunnel einen diesbezüglichen schwerwiegenden Zwischenfall gegeben hat, wobei dieser Tunnel allerdings aus mehreren Röhren besteht, sodaß sowohl Rettung als auch Löschung relativ einfach ist. Nicht zuletzt deshalb wurde ja von internationalen Experten für längere Tunnels eine mehrröhrige Bauweise gefordert, die allerdings in Österreich bislang aus Kostengründen noch nirgends zur Ausführung kam.

Auch der Brand einer - glücklicherweise unbesetzten - U - Bahn - Garnitur in der Haltestelle Karlsplatz, der die Sperre mehrerer Linien erforderte, weil sich trotz großzügig dimensionierter Lüftungsanlagen der Rauch innerhalb kürzester Zeit über die Tunnelsysteme unter der ganzen Stadt verteilte, zeigt, daß die Verqualmung eines Tunnels eine tödliche Gefahr für alle Eingeschlossenen bedeutet.

Gerade im Hinblick auf den bevorstehenden Baubeginn des Lainzer Tunnels in Wien, der ebenfalls dutzende Kilometer unterirdischer Gleisanlagen, teilweise unter bewohntem Gebiet, vorsieht, erscheint hier ein grundsätzliches Überdenken der Sicherheitskonzeption dringlichst erforderlich.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher folgende

Anfrage

1. Ist es richtig daß Mitte August 1998 eine Übung hinsichtlich der Tunnelrettungszüge für den Galgenbergtunnel stattfand?
2. Ist es richtig, daß diese Übung auf der Seite St. Michael mangels einer betriebstauglichen Lokomotive erfolglos - das heißt ohne Fahrt zum Tunnel - abgebrochen wurde; wenn ja, welche Konsequenzen wurden aus diesem Vorfall gezogen?
3. Ist es richtig, daß die Tunnelrettungszüge sowie die dazugehörige Infrastruktur (Tankwagen, Verladerampe,...) zu diesem Zeitpunkt noch nicht vollständig vorhanden war, obwohl der Betrieb im Tunnel bereits aufgenommen war; wenn ja, ab wann stehen die vollständigen Sicherheitseinrichtungen zur Verfügung?
4. Ist es richtig, daß dies ‚bescheidgemäß‘ - also offenbar mit Zustimmung des Verkehrsministers - erfolgte?
5. Ist es richtig, daß das Tunnelrettungskonzept keinen verbindlichen Zeitplan für den Einsatz der Rettungszüge vorsieht?

6. Ist es richtig, daß das Tunnelrettungskonzept einen Fußmarsch der im Tunnel (unverletzten) Verunglückten von 750 m vorsieht?
7. Ist es richtig, daß eine Einfahrt des Rettungszuges in den verqualmten Tunnel nicht vorgesehen ist; wenn ja, wozu soll dieser dann im Brandfall dienen und wie soll in diesem Fall Hilfe und Brandbekämpfung durchgeführt werden?
8. Halten Sie diese - von einem ÖBB - Verantwortlichen in der Öffentlichkeit bestätigten - Parameter des Rettungskonzeptes für geeignet, im Unglücksfall eine funktionierende Rettungsmöglichkeit sicherzustellen?
9. Wie sieht das vom Verkehrsministerium genehmigte Tunnelrettungskonzept im Detail aus und welche Übergangsbestimmungen, die anfangs einen geringeren Sicherheitsstandard gestatten, sind darin enthalten?
10. Wie können Sie verantworten, daß ein Tunnelbauwerk in Betrieb genommen wird, bevor alle Ihren Experten nötig erscheinenden Sicherheitsvorkehrungen auch tatsächlich getroffen und überprüft sind?
11. Ist es richtig, daß das derzeit - Im Gegensatz zu früheren Beschränkungen etwa beim Säusensteintunnel - auch Waggons ohne Notbremsüberbrückung den Galgenbergtunnel benützen; wenn ja, welche Gründe sind für die Aufgabe dieser Sicherheitsmaßnahme maßgeblich?
12. Welche Eisenbahntunnels mit einer Länge über 5 km bestehen derzeit in Österreich im einzelnen und welche Rettungskonzepte werden dabei jeweils angewandt und wie oft werden diese jeweils im Rahmen von Übungen überprüft?
13. Warum wurden in Österreich trotz der Empfehlung internationaler Experten, längere Tunnels aus Sicherheitsgründen mehrröhrig auszuführen, dies bislang nicht durchgeführt und wer trägt die Verantwortung dafür?
14. Sind Sie bereit, im Lichte dieser Erfahrungen bei der Erprobung des Tunnelrettungskonzeptes beim Galgenbergtunnel - auch der besser funktionierende Einsatz auf der Leobner Seite benötigte mehr als eine, im Fall eines Großbrandes sicher tödliche, halbe Stunde - bei künftigen Tunnelbauten - etwa Wienerwald - und Lainzer Tunnel, Unterinntaleine entsprechende Bauweise vorzusehen, die die rasche Flucht im Unglücksfall ermöglicht; wenn nein, warum nicht?