
835/A(E) XXII. GP

Eingebracht am 21.06.2006

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Heinzl, Eder
und GenossInnen

betreffend Verkehrssicherheit in Tunnels und Unterführungen sowie Schaffung einer Eisenbahnsicherheitsagentur

Im Zuge das Ausbaues der Westbahn zur Hochleistungsstrecke wurde im Bereich St. Pölten/Wagram auf Basis einer eisenbahnrechtlichen Genehmigung ein Tunnelbauwerk errichtet, welches aufgrund seiner Länge als „Unterführung“ eingestuft wurde und von der HL-AG lediglich mit den für Unterführungen notwendigen Sicherheitseinrichtungen ausgestattet wurde.

Die Länge des abgedeckten Teiles dieser „Unterführung“ ist mit 495m um genau 5m unter jener Länge, ab der ein derartiges Bauwerk als Tunnel eingestuft wird (d.s. 500 Meter).

Um die Sicherheitsaspekte eines Unfallen von Zügen im Tunnel zu überprüfen, wurde von der Freiwilligen Feuerwehr St. Pölten eine Übung durchgeführt. Übungsannahme war ein Zugunglück mit Kesselwaggons und Personenwaggons, wobei sich laut Übungsannahme in den Kesselwaggons kein Gefahrengut befand.

Aus den Erkenntnissen der FF St. Pölten aus der Übung ist eindeutig ablesbar, dass ein Unfall mit einem Reise- oder gar Pendlerzug als höchst problematisch einzustufen ist. Eine Rettung von hunderten Personen ist sehr schwer möglich oder sogar unmöglich, da die wesentlichen Infrastruktureinrichtungen für solche Einsätze zur Gänze fehlen (normgerechte Fluchtwegorientierungsbeleuchtung mit Fernauslösung, für die Rettung von liegenden Personen geeignete Stiegen etc.).

Auch die Brandbekämpfung ist in diesem Bereich nur mit erschwerten Bedingungen möglich, da keine Löschwasserentnahmestellen unmittelbar bei den Zufahrts- und Aufstellflächen vorhanden sind und aufgrund der Einstufung als „Unterführung“ auch keine dementsprechende Löschleitung eingebaut ist. Als Alternative bleibt daher nur eine Löschwasserversorgung mittels Pendelverkehr mit Tanklöschfahrzeugen, was einen hohen Zeit- und Personalbedarf erfordert.

Aus den oben erwähnten Gründen ist ein Einsatz im Tunnel mit einem hohen Personalbedarf (ca. 500 Mann) verbunden, wodurch es zu einer massiven Sicherheitsgefährdung deshalb

kommt, da die Verfügbarkeit einer so hohen Zahl an Einsatzkräften speziell während des Tages erfahrungsgemäß ein großes Problem darstellt.

Es wurde zwar den gesetzlichen Bestimmungen für „Unterführungen“ entsprechend gebaut, die Sicherheitsaspekte einer „Unterführung“ mit einer Länge von einem halben Kilometer wurden in der Planung und in der Bauausführung aber nicht entsprechend berücksichtigt. Die Sicherheit der Fahrgäste und der im Unglücksfall an einer Rettung beteiligten Einsatzkräfte wird damit in unverantwortlicher Weise aufs Spiel gesetzt.

Diesem Antrag ist eine Abschrift des Protokolls zur behördlich vorgeschriebenen Einsatzübung im Pottenbrunner Tunnel auf der Westbahn-Hochleistungsstrecke angeschlossen.

Dieser Fall zeigt eindrücklich, wie notwendig die Einrichtung einer Eisenbahn-sicherheitsbehörde im Zuge der Vervollständigung der Umsetzung der Sicherheitsrichtlinie der EU ist, die unter anderem einheitliche Richtlinien für die sicherheitstechnische Ausrüstung von Eisenbahn-Infrastruktureinrichtungen zu erstellen haben wird.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher nachstehenden

Entschließungsantrag

Der Nationalrat wolle beschließen.

Entschließung

Der Nationalrat hat beschlossen:

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird aufgefordert

- 1) eine Evaluierung sämtlicher Tunnels und Unterführungen der ÖBB hinsichtlich ihrer sicherheitstechnischen Ausrüstung für den Fall eines Unglücks im abgeschlossenen Bereich unter besonderer Berücksichtigung des Entstehens eines Brandes umgehend durchzuführen,

- 2) verbindliche und ausreichende Sicherheitskriterien für räumlich abgeschlossene Eisenbahnführungen - unabhängig von der Qualifizierung als Tunnel oder Unterführung - zu normieren und
- 3) eine eigene Eisenbahnsicherheitsbehörde mit ausreichendem Personal, ausgestattet mit Kontroll- und Strafbefugnissen, die gemäß der EU-Sicherheitsrichtline (Art. 16) auch ausdrücklich nicht an „Fahrwegbetreiber, Eisenbahnunternehmen oder Beschaffungsstellen übertragen oder als Auftrag vergeben wird“ zu schaffen.

Zuweisungsvorschlag: Verkehrsausschuss



PROTOKOLL

zur behördlich vorgeschriebenen Einsatzübung im Pottenbrunner Tunnel auf der Westbahn-Hochleistungsstrecke

Übungsannahme:

Es wurde eine Zuggamitur mit Kesselwaggon und Personenwaggons in den Tunnel eingebracht, wobei eine Zugsentgleisung mit verletzten Personen und Brand der Lokomotive angenommen wurde.

In den Kesselwaggons befand sich kein Gefahrengut.

Übungsablauf:

Die Freiwilligen Feuerwehren St. Pölten-Ratzersdorf und St. Pölten-Pottenbrunn übernahmen einen Angriff in die Tunnelröhre vom Ostportal aus mittels den vorgehaltenen Rollpaletten. Die

Freiwillige Feuerwehr St. Pölten-Wagram übernahm einen Angriff in die Röhre von dem Westportal aus. Die Freiwillige Feuerwehr St. Pölten-Stadt übernahm die Gesamteinsatzleitung und trug ihren Einsatz einmal mit dem vorgesehenen Rüstlöschfahrzeug-Tunnel vor und zusätzlich über den Stiegenabgang direkt zum Westeingang in den Tunnel.

Das Rüstlöschfahrzeug-Tunnel wurde beim Bahnhof St Pölten aufgegleist und mit einer Begleitperson der ÖBB zum Einsatzort gebracht. Die vorgesehene Sichterdung wurde von Personen der ÖBB vorgenommen. Zusätzlich wurde seitens der Feuerwehr der Erdungsschalter am westlichen Portal durch die Feuerwehr Wagram betätigt.

Zusammenfassung:

- Insgesamt wurden 60 Atemschutzgeräteträger, davon ein Trupp mit PG-4 vorgenommen. 19 nicht gefähige Patienten wurden durch die Atemschutzrettungstrupps ins Sicherheit gebracht.

Erkenntnis:

1. Die vorgesehene Fluchtwegsbeschilderung ist im Brandfall (mit leichter Verrauchung) nicht mehr lesbar. Hier wäre es dringend anzuraten eine dementsprechende normgerechte Fluchtwegorientierungsbeleuchtung wie sie auch im Hochbau verwendet wird anzubringen.
2. Der beleuchtete Handlauf muss unbedingt bei Unfallmeldungen automatisch von der Fahrdienstleitung bzw. zuständigen Bahnhof eingeschaltet werden um eine dementsprechende Fluchtwegsorientierung für die flüchtenden Personen *zu* gewährleisten.
3. Die Rollpaletten müssten wie folgt umstationiert werden, da die Anmarschwege bereits jetzt über einen Kilometer betragen. Die Rollpaletten beim Westportal sollten unmittelbar nach dem Stiegenabgang direkt beim westlichen Eingang zum Tunnel stationiert werden und die östlichen von Pottenbrunn weg zum Unterwerk Wagram, wo sich auch in Zukunft der Aufgleisplatz für das RLF-T befinden wird.



4. Ein Atemschutzeinsatz mit herkömmlichen Atemschutzgeräten (2 x 41 200 bar) ist selbst bei dieser Tunnellänge bzw. Unterführung von 495 m nicht zielführend und nicht ohne der Selbstgefährdung der Einsatzmannschaften durchzuführen. Die mindeste Atemschuteausrüstung für solche Einsätze selbst bei dieser Tunnellänge ist ein Doppelpack mit 2 x 6,8 l 300 bar Atemschutzsystem vorzunehmen. Zu bedenken ist auch dass ein dementsprechender Schutzzugseinsatz (Einsatzzeit 15 bis max. 30 Minuten) bei Gefahrengutunfällen aus der heutigen Sicht der Technik uns unmöglich erscheint. Als Alternative würde sich hier ähnlich wie im Plaputschtunnel in Graz ein dementsprechende Luftleitung für eine Fremdbelüftung von Anzügen eignen. Ansonsten ist auf Grund der vorgesehenen Einsatzzeiten dieser Einsatz mit Chemikalienschutzzügen unsererseits unmöglich.
5. Die vorgesehene Stiege (Abgang) vom Weichenplatz ist für eine Menschenrettung nicht verwendbar, da diese so steil angesetzt ist, dass das Retten von Personen nur unter schwersten Bedingungen möglich wird. Ebenfalls die Stiegenbreite ist für solche Rettungen nicht ausreichend. Auf unsere Intervention dahingehend wurde uns mitgeteilt, dass die Stiege eine freiwillige Errichtung seitens der HL AG ist und keineswegs vorgeschrieben ist. Also stellt sich für uns nur die Alternative entweder diese Stiege zu entfernen oder mit dieser auszukommen. Stellt sich nur in diesem Zusammenhang die Frage wie kann man Personen generell retten, wenn auch diese Stiege nicht vorhanden wäre.

Zusammenfassung:

- Bei diesem Einsatz hat sich gezeigt, dass lediglich 19 Personen nicht gehfähig zu retten sind. Als Überlegung für eine Übungsannahme z. B. eines Reise- oder Pendlerzuges, wo man von mehreren hundert Personen ausgeht wird dies sicher sehr problematisch wenn nicht auch unmöglich dementsprechende Rettungen vorzunehmen, da die wesentliche Infrastruktur für solche Einsätze zur Gänze fehlt. Auch eine Brandbekämpfung in diesem Bereich ist nur mit erschwerten Bedingungen möglich, da keine Löschwasserentnahmestellen unmittelbar bei den Zufahrts- bzw. Aufstellflächen vorhanden sind und aufgrund der Tunnellänge auch keine dementsprechende vorgesehene Löschleitung eingebaut wurde. Als Alternative bleibt nur eine Tanklöschversorgung, wobei hier ein sehr aufwendiger Pendelverkehr mit Tanklöschfahrzeugen eingerichtet werden müsste, was ebenfalls einen hohen Zeit- und Personalaufwand darstellt. Weiters wurde festgestellt, dass sogenannte Dreikantschlüssel zur Öffnung von Zugstüren unbedingt im RLF-T nachgerüstet werden müssen.

Fazit:

Sollte es im Bereich von unterirdischen Verkehrsanlagen vor allem in Tunnelanlagen zu einem dementsprechenden Unfall kommen, so ist seitens der Einsatzkräfte ein sehr hoher Personalaufwand (ca. 500 Mann) erforderlich, damit verbunden ist die Verfügbarkeit von Einsatzkräften während des Tages sicher ein großes Problem, wobei sich die Einsatzzeiten dementsprechend verzögern werden. Weiters wird festgestellt, dass auf Grund von teilweise fehlenden Infrastrukturen für einen etwaigen Einsatz eine Rettung von Personen sowie auch eine Brandbekämpfung und Behebung von Unfallszenarien äußerst erschwert wird.