

Eingelangt am 12.06.2006

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

Anfrage

der Nationalräte Heinzl und GenossInnen

an den Bundesminister für Verkehr, Infrastruktur und Technologie

bezüglich mangelnder Sicherheitseinrichtungen in der „Unterführung“ Wagram der HL-AG

Im Zuge des 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 Unfalles 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 Gefahrgut 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.). Es war im Zuge der Übung, bei der 60 Feuerwehr-Einsatzkräfte mit Atemschutzgeräten ausgestattet waren, lediglich möglich, 19 (!) nicht gehfähige Personen in Sicherheit zu bringen.

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.

In diesem Zusammenhang stellen die unterzeichneten Abgeordneten an den Bundesminister für Verkehr, Infrastruktur und Technologie folgende

Anfrage

1. Welche normativen Bestimmungen bezüglich sicherheitstechnischer Standards treffen über die für „Unterführungen“ im Eisenbahnrecht vorgesehenen Mindest-Sicherheitsstandards zu?
2. Wurden diese Standards in der Planung, dem Genehmigungsverfahren und der Bauausführung berücksichtigt?
3. Entspricht die „Unterführung“ Wagram aus sicherheitstechnischer Sicht ihrer Meinung zufolge dem Stand der Technik und dem Stand der Sicherheitstechnik?
4. Wenn alle Standards berücksichtigt wurden: halten Sie diese angesichts der Ergebnisse der Feuerwehrrübung, in deren Verlauf aufgrund der Länge der „Unterführung“ und der daraus folgenden Dauer des Einsatzes im Gefahrenbereich einige Einsatzkräfte sogar ärztlich versorgt werden mussten, für ausreichend?
5. Die Errichtung des Tunnels Wagram wurde in einem aktuellen Rechnungshofbericht aufgrund von teilweise nicht gerechtfertigten Baukosten kritisiert. Warum wurde einerseits bei Sicherheitseinrichtungen dieses Bauwerks gespart wenn andererseits für offensichtlich ungerechtfertigte Aufwendungen Mittel vorhanden waren?
6. Sind Ihnen, Ihrem Ministerium und den zuständigen Organen der Aufsichtsbehörden die Ergebnisse der Übung bekannt?
7. Sind bereits Maßnahmen zur sicherheitstechnischen Nachrüstung des Tunnels Wagram, welcher derzeit als Unterführung eingestuft ist, in Planung oder bereits in Bauausführung?
8. Wenn dies nicht der Fall ist: welche Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit der Passagiere von Personenzügen in diesem Bereich und zur Gewährleistung praktikabler Rettungseinsätze im Unglücksfall werden Sie ergreifen?
9. Welche Kosten wird die sicherheitstechnische Nachrüstung des Tunnels Wagram, welcher derzeit als „Unterführung“ eingestuft ist, verursachen?
10. Welche Mehrkosten beim Bau hätte die vorausschauende sicherheitstechnische Zusatzausrüstung verursacht, wenn der abgedeckte Teil um 5,01 Meter länger gewesen wäre und damit die Einstufung als Tunnel gegeben wäre (ohne die Baukosten für die Verlängerung des abgedeckten Teiles um die genannten 5,01 Meter)?
11. Wann gedenken Sie die Sicherheitsrichtlinie der EU umzusetzen und behördliche (!) Kontroll- und Überwachungsorgane einzusetzen?
12. Wann wird der Bau der GZU St. Pölten (Streckenabschnitt zwischen Knoten Wagram und Knoten Rohr) in Angriff genommen?
13. Wie hoch sind die zusätzlichen Kosten beim Bau des Bahnhofes St. Pölten sowie auf der Strecke Knoten Wagram - St. Pölten – Prinzersdorf - Knoten Rohr, die für Provisorien ausgegeben werden mussten und müssen, um den vollen Betrieb dieses Bahnhofes und dieser Strecke ohne die verkehrsentlastende GZU zu gewährleisten?
14. Welche eisenbahnrechtlichen Genehmigungstatbestände aus dem Abschnitt Knoten Wagram - Bahnhof St. Pölten - Prinzersdorf - Knoten Rohr gehen von einer Verkehrsentlastung durch eine funktionsfähige GZU aus?

BEZIRKSFEUERWEHRKOMMANDO ST. PÖLTEN



Herrn
Nationalratsabgeordneten
Anton Heinzl

Kokoschka Gasse 11
3104 St. Pölten-Harland

Goldegger Str. 10, 3100 St. Pölten

Bezirksfeuerwehrkommandant:
Oberbrandrat Dietmar Fahrafellner

Telefon: 02742 / 366 511 - 0 (Vermittlung)
Bezirksfeuerwehrkommandant - DW 220
Bezirkskanzlei - DW 218
Fax: 02742 / 366 518
Homepage: www.bfkdo-stpoelten.at
E-Mail: office@bfkdo-stpoelten.at
Bürozeit: jeden Montag von 19:30 bis 20:30 Uhr

Bearbeiter:

Betreff: Zeitungsbericht des Bezirksblattes St. Pölten, Nr. 21 vom 24.05.06;
Wagramtunnel;

Datum: 2006.05.26

Sehr geehrter Herr Abgeordneter zum Nationalrat Anton Heinzl!

Mit Verwunderung musste ich bei der oben zitierten Lokalausgabe des Bezirksblattes St. Pölten feststellen, dass die Feuerwehr ein Horror-Szenario des Wagramtunnels zeichnet. Weites werde ich in diesem Bericht mehrmals zitiert über Aussagen, die meinerseits nie getroffen aber auch nicht im Protokoll vorhanden sind. Andererseits finden sich in diesem Zeitungsbericht identische Angabe vom Protokoll 1:1 wiedergegeben. Dieses Protokoll wurde auf Anforderung des Brügermeisters der Landeshauptstadt St. Pölten, Mag. Matthias Stadler, erstellt und ihm intern weiter geleitet.

Die Übung fand ja bereits im September 2004 (knapp 2 Jahre) statt. Von den Erkenntnissen dieses Protokolles bzw. dieser Übung wurden schon einige Punkte abgearbeitet und organisatorisch dementsprechend verändert. Ein Horror-Szenario, geschweige ein Todestunnel, diese Unterführung zu nennen, liegt und wirklich fern und wurde seitens der Feuerwehr niemals in den Mund genommen. Weiters möchte ich auch Sie darauf hinweisen, dass auch ihre Aussagen, dass bei diesem Bauwerk bestenfalls 15 Personen gerettet werden können, seitens der Feuerwehr, sich ebenfalls jeder Grundlage entbehrt.

Weiters möchte ich Ihnen mitteilen, dass diese Unterführung den allgemeinen Richtlinien des österreichischen Bundesfeuerwehrverbandes für unterirdische Verkehrsanlagen entspricht und auch eine dementsprechende Benützungsbewilligung hat. Bei den Verhandlungen zum Bau, sowie auch im Zuge der Benützung, war ebenfalls die Feuerwehr im Rahmen der gültigen Richtlinien mit eingebunden, welche auch die erforderlichen Maßnahmen festgesetzt haben.

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

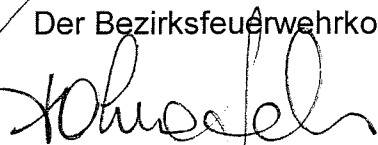
Eine Übung dient natürlich zur Anwendung dieser vorgesehenen Einrichtungen und zur Verbesserung von möglichen Sicherheitseinrichtungen. Weiters möchte ich mitteilen, dass ich mich klar von dieser mir in den Mund gelegten Darstellung dieser Unterführung distanzieren und auch nichts mit diversen Aussagen zu tun haben will. Dieser Bericht ist natürlich eine große Belastung des Verhältnisses zwischen den ÖBB und der Feuerwehr, welche wir ostwärts von St. Pölten in den verschiedenen Tunnelanlagen pflegen. Hier besteht nunmehr die Problematik, dass ausgemachte Konzepte, welche wir bereits mit der ÖBB vorbesprochen haben natürlich in Frage gestellt werden.

Somit hat uns dieser Bericht weder geholfen noch kann dieser Bericht irgendetwas verändern. Das unterirdische Verkehrsanlagen sowie Tiefgaragen extrem Einsätze der Feuerwehr darstellen ist uns ja seit langem bekannt.

Wir ersuchen Sie bei Pressemeldungen, welche die Feuerwehr betreffen sich vorher genau mit den Hintergründen, Fakten und mit den taktischen Wahrheiten auseinander zu setzen.

Hochachtungsvoll

Der Bezirksfeuerwehrkommandant



Dietmar Fahrafellner, OBR



FREIWILLIGE FEUERWEHR ST. PÖLTEN - STADT

3100 St. Pölten, Goldegger Str. 10, Tel. 02742 / 366511, Fax. 02742 / 366518
FKDT: BR Dietmar Fahrafellner, DW 220

Homepage: www.feuerwehr-stpoelten.at
E-Mail: mail.to@feuerwehr-stpoelten.at



PROTOKOLL

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

Übungsannahme:

Es wurde eine Zuggarnitur 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 Gefahrgut.

Übungsablauf:

Die Freiwilligen Feuerwehren St. Pölten-Ratzersdorf und St. Pölten-Pottenbrunn übernehmen 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 Sicherung 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 gefährliche 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.



FREIWILLIGE FEUERWEHR ST. PÖLTEN - STADT

3100 St. Pölten, Goldegger Str. 10, Tel. 02742 / 366511, Fax. 02742 / 366518

FKDT: BR Dietmar Fahrafellner, DW 220

Homepage: www.feuerwehr-stpoelten.at



4. Ein Atemschutzeinsatz mit herkömmlichen Atemschutzgeräten (2 x 4l 200 bar) ist selbst bei dieser Tunnellänge bzw. Unterführung von 495 m nicht zielführend und nicht ohne der Selbstgefährdung der Einsatzmannschaften durchzuführen. Die mindeste Atemschutzausrüstung 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 Schutzanzugseinsatz (Einsatzzeit 15 bis max. 30 Minuten) bei Gefahrgutunfällen 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 Chemikalienschutzanzügen 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 gefährlich 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.