

317/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: 10.000/0060-I/PR3/2008

Wien, am . Jänner 2008

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Köfer, Kolleginnen und Kollegen haben am 25. November 2008 unter der **Nr. 244/J** an meinen Amtsvorgänger eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Tunnelsicherheit auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Salzburg und Wien gerichtet.

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

Zu Frage 1:

- *Wie viele Tunnel bzw. hat die Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Salzburg und Wien?*

Die ÖBB teilen dazu mit, dass sich derzeit auf der HL-Strecke zwischen Salzburg und Wien 11 Tunnel und tunnelähnliche Bauwerke in Betrieb befinden (siehe Beilage).

Zu Frage 2:

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

Gemäß ÖBB sind für die Tunnel zwischen St. Pölten und St. Valentin an den Standorten St. Pölten, Pöchlarn, Amstetten und St. Valentin jeweils ein Rettungszug und ein Zweiwege-Rüstlöschfahrzeug stationiert. Ein weiterer Rettungszug steht in Lambach für den

Kalvarienbergtunnel zur Verfügung. An den Portalen und Notausgängen, wie im gegenständlichen Fall, oder bei den zuständigen Freiwilligen Feuerwehren 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 Fremdrettung 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 Notfallleiter 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 Notfallleiter in der RVL
(externe ÖBB-Notfallnummer):
Mitarbeiter, Einsatzorganisationen (Landeswarnzentrale, integrierte Leitstellen, Bezirksalarmzentralen, Ortsstellen)

Beilage

BEILAGE**Wien – Salzburg (elektrische Traktion)****Längserstreckung des Tunnelanteils:** 19,8 km**Tunnelanzahl (T=Tunnel, G=Galerie):** 11**Knoten Hadersdorf, T (Teilinbetriebnahme 2008)****Länge:** 2.176 m, 2-gleisig; **Lage:** Knoten Hadersdorf (Wien Hütteldorf – Unter Purkersdorf)**Ausstattung:**

Randwege, Handlauf mit integrierter LED-Beleuchtung, Rettungszeichen, 5 Notausgänge, Stromanschlüsse, Notruffernsprecher mit automatischer Standorterkennung, Erdungsschalter an den Portalen, Zufahrt zu und Rettungsplätze an den Portalen und Notausgängen, analogen Feuerwehrfunk

Übungen (alle 3 Jahre):

28.11.2008: gemeinsame Übung der zuständigen Feuerwehren NÖ und Wien, Rotes Kreuz, ASBÖ, Wiener Rettung, Exekutive

Pottenbrunner, T (Inbetriebnahme 2004)**Länge:** 495,00 m, 2-gleisig; **Lage:** Knoten Wagram (Pottenbrunn – St. Pölten Hbf)**Ausstattung:**

Randwege, Handlauf mit integrierter LED-Beleuchtung, Rettungszeichen, Stromanschlüsse, Notruffernsprecher, Erdungsschalter an den Enden der Wannen, Erdungsstangen an den Portalen

Übungen (bei Bedarf):

06.09.2004

Rohrer, T (Inbetriebnahme 2005)**Länge:** 258 m, 1-gleisig; **Lage:** Knoten Rohr (Prinzendorf – Loosdorf / Pöchlarn)**Ausstattung:**

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

Übungen (bei Bedarf):

04.10.2004: Begehung mit Feuerwehrvertretern der Bezirke Melk und St. Pölten

Grüntunnel Loosdorf, T (Inbetriebnahme 2000)**Länge:** 250,00 m, 2-gleisig; **Lage:** Koten Rohr - Pöchlarn**Ausstattung:**

Randwege, Handlauf, Rettungszeichen, Notruffernsprecher am Ostportal, Zugangsstiege zum Westportal

Übungen (bei Bedarf):

10.12.2000: mehrere Begehungen durch Feuerwehren und Rotes Kreuz

Wachberg II, T (Inbetriebnahme 2000)**Länge:** 1.001,00 m, 2-gleisig; **Lage:** Koten Rohr - Pöchlarn**Ausstattung:**

Randweg, Handlauf, Einzelleuchten, Rettungszeichen, Stromanschlüsse, Notruffernsprecher, Löscheleitung, analoger Feuerwehrfunk, Erdungsschalter an den Portalen, Zufahrten zu und Rettungsplätze an den Portalen

Übungen (jährlich, abwechseln mit Melktunnel und Sittenbergtunnel):

01.12.2007: Gemeinsame Übung der Feuerwehren, Rotes Kreuz, ASBÖ, BH Melk

Melker, T (Inbetriebnahme 2000)

Länge: 1.845,00 m, 2-gleisig; **Lage:** Koten Rohr - Pöchlarn

Ausstattung:

Randweg, Handlauf, Einzelleuchten, Rettungszeichen, Stromanschlüsse, Notruffernsprecher, Löschleitung, analoger Feuerwehrfunk, Erdungsschalter an den Portalen, Zufahrten zu und Rettungsplätze an den Portalen

Übungen (jährlich, abwechseln mit Wachbergtunnel und Sittenbergtunnel):

19.04.2008: Gemeinsame Übung der Feuerwehren, Rotes Kreuz, ASBÖ, BH Melk

Sittenberg, T (Inbetriebnahme 1994)

Länge: 4.692,00 m, 2-gleisig; **Lage:** Pöchlarn – Ybbs an der Donau

Ausstattung:

Randweg, Handlauf, Einzelleuchten, Rettungszeichen, Stromanschlüsse, Notruffernsprecher, Löschleitung, analoger Feuerwehrfunk, Erdungsschalter an den Portalen, Zufahrten zu und Rettungsplätze an den Portalen, SanHist am Ostportal

Übungen (jährlich, abwechseln mit Melkertunnel und Wachbergtunnel):

28.10.2006: Gemeinsame Übung der Feuerwehren, Rotes Kreuz, ASBÖ, BH Melk

Grüntunnel St. Peter – Seitenstetten, T (Inbetriebnahme 2001)

Länge: 404,00 m, 2-gleisig; **Lage:** Amstetten – St. Valentin

Ausstattung:

Randwege, Handlauf, Einzelleuchten, Rettungszeichen, Stromanschlüsse, Notruffernsprecher, Erdungsstangen an den Portalen

Übungen (bei Bedarf):

Sommer 2001: mehrere Begehung mit den örtlichen Feuerwehren und Rotem Kreuz

Sieberg, T (Inbetriebnahme 2001)

Länge: 6.480,00 m, 2-gleisig; **Lage:** St. Peter-Seitenstetten - St. Valentin

Ausstattung:

Randweg, Handlauf, Einzelleuchten, Rettungszeichen, 5 Notausgänge, Stromanschlüsse, Notruffernsprecher, Löschleitung, analoger Feuerwehrfunk, Erdungsschalter an den Portalen, Luftströmungsmesseinrichtung, Zufahrten zu und Rettungsplätze an den Portalen und Notausgängen

Übungen (jährlich):

25.10.2008: Gemeinsame Übung Feuerwehr und Rotes Kreuz

Kalvarienberg II, T (Inbetriebnahme 1994)

Länge: 1.410,00 m, 2-gleisig; **Lage:** Lambach

Ausstattung:

Randweg, Handlauf, Einzelleuchten, Rettungszeichen, Stromanschlüsse, Notruffernsprecher, analoger Feuerwehrfunk, Erdungsschalter an den Portalen, Zufahrten zu und Rettungsplätze an den Portalen und Notausgängen

Übungen (alle 3 Jahre):

18.11.2006: Gemeinsame Übung mit den Feuerwehren

06.10.2007: Tunnelbegehung und Funkübung

04.12.2008: Probeverladung Rettungszug

Römerberg, T (Inbetriebnahme 1994)

Länge: 710,00 m, 2-gleisig; **Lage:** Breitenschützing - Schwanenstadt

Ausstattung:

Randwege, Handlauf, Einzelleuchten, Rettungszeichen, Stromanschlüsse, Notruffernsprecher, Erdungsschalter an den Portalen, Zufahrt zu und Rettungsplätze an den Portalen

Übungen (bei Bedarf):

Keine Dokumentation vorhanden