

**87/AB XXIV. GP**

---

**Eingelangt am 23.12.2008**

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## **Anfragebeantwortung**

GZ. BMVIT-10.000/0054-I/PR3/2008

DVR:0000175

An die  
Präsidentin des Nationalrates  
Mag.<sup>a</sup> Barbara Prammer

Parlament  
1017 Wien

Wien, am . Dezember 2008

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde haben am 3. November 2008 unter der **Nr. 41/J-NR/2008** an meinen Amtsvorgänger eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Brandschutz beim „Railjet“ der ÖBB gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

**Fragen 1 und 2:**

- *Können Sie bestätigen, dass der Evakuierungstest für den Railjet-Großraumwagen am 11.8.2008 unter praxisfremden Bedingungen ablief?*
- *Beharrt die Zulassungsbehörde auf einen praxisgerechten Test? Wenn nein, warum nicht?*

Bei dem von Ihnen mit Datum vom 11. August 2008 angeführten Versuch handelte es sich lt. ÖBB nicht um jenen im Zuge längerfristiger Erörterungen von den in den Genehmigungsprozess involvierten Behörden, sondern lediglich um einen organisatorischen

Vorversuch. Erst zum eigentlichen Evakuierungsversuch, der am 28. August 2008 stattfand, waren Behördenvertreter eingeladen und nachweislich als Beobachter anwesend.

Dieser letztgenannte Evakuierungsversuch war vorweg Gegenstand mehrerer Erörterungen zwischen Hersteller, Behördenvertretern und künftigem Betreiber und erfolgte exakt nach einer zuvor akkordierten Spezifikation. Wie von zahlreichen vorhergehenden Evakuierungsübungen u. a. mit dem Siemens/ÖBB-Regionalverkehrs-Doppelstockwagen oder dem Bombardier-Elin/ÖBB-Triebwagen „Talent“ bekannt, kann eine derartige Versuchsserie niemals „unter der Annahme der ungünstigsten im Betrieb vorkommenden Bedingungen“ erfolgen, sondern verfolgt das Ziel der Überprüfung verschiedener technischer Einrichtungen, z.B. der Brandschutztüren. Der Evakuierungsversuch stellt demnach nur ein Glied in der Kette der umfassenden brandschutztechnischen Beurteilung dar.

Fragen 3 und 4:

- *Stimmen Sie zu, dass ein solcher Test dann praxisgerecht ist, wenn er auf der Annahme der – von höherer Gewalt abgesehen – ungünstigsten sich aus geplanter Einsatzart und Einsatzstrecke ergebenden Bedingungen beruht? (also z.B. auf der Annahme eines Brandausbruchs in einem der 76 Plätze umfassenden Großraumwagen der Economy-Klasse bei 200km/h und an einer Stelle, bei der der Zug nach dem gegebenen Anhalteweg in einem der langen Westbahn-Neubautunnel zum Stehen kommt, wobei anzunehmen ist, dass der Wagen bis zum Stillstandszeitpunkt bereits verraucht wäre; neben den damit gegebenen eingeschränkten Lichtverhältnissen wäre von Vollbesetzung, repräsentativer Zusammensetzung der Fahrgäste – also auch älteren und mobilitätseingeschränkten Fahrgästen – und Gepäckstücken im Mittelgang auszugehen; für das Verlassen des Wagens müssten die Brandschutztüren – die automatisch geschlossen hätten wie vorgesehen - per Hand geöffnet werden; zuletzt wäre schließlich ein ansehnlicher Höhenunterschied beim Ausstieg zu überwinden.)*
- *Falls Sie andere Bedingungen als die in Frage 3 skizzierten für praxisgerecht halten – welche, und auf welcher konkreten rechtlichen Grundlage?*

Ein Test ist immer unterschiedlich zu den im Extremfall der Praxis vorherrschenden Bedingungen und Verhältnissen.

Dass die Innen türen sich nur von Hand öffnen lassen, die Außentüren nur per Notöffnung, ist ebenso „praxiskonform“ wie die Vernebelung im Inneren des Fahrzeugs. Nicht in jedem Fall ist aber die Evakuierung nach außen notwendig. In vielen Fällen ist eine Evakuierung in den Nachbarwagen als ausreichend anzusehen.

Die Zusammensetzung der „zu rettenden Personen“ beschränkte sich bei den Railjet-Tests nicht auf „junge und sportliche“ Personen.

Weiters möchte ich dazu anmerken, dass der Railjet nicht mit herkömmlichen Wagen vergleichbar ist, weil es keine trennenden oder behindernden Übergänge gibt. Daher ist nicht entscheidend, ob die Tür vor oder nach einem Übergang ist, weil dieser breit, offen und problemlos durchgängig ist.

**Frage 5:**

- *Wurde bzw. wird ein weiterer Evakuierungstest mit praxisgerechten Bedingungen durchgeführt?*

Aufgrund der Ergebnisse des Evakuierungstests vom 28. August 2008 war die Durchführung eines weiteren Evakuierungstests nicht erforderlich.

**Frage 6:**

- *Wenn ja: mit welchen konkreten Bedingungen und welchem konkreten Ergebnis?*

Das Ergebnis des am 28. August 2008 durchgeföhrten Evakuierungstests ist in die entsprechenden Gutachten im Rahmen des Zulassungsprozesses eingeflossen.

**Fragen 7 und 8:**

- *Ist die Zulassung der Railjet-Wagen mittlerweile erfolgt, wenn ja, wann?*  
➤ *Wurde die Zulassung mit Auflagen erteilt, wenn ja, mit welchen?*

Die österreichische Zulassung erfolgte am 19. November 2008 auf Basis der gem. § 32a (3) EisbG 1957 idGf vorgelegten Gutachten und im Sinne der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen ohne Auflagen.

Anfang Dezember erhielt der railjet auch die Zulassung des deutschen Eisenbahn Bundesamtes für Deutschland und des österreichischen Netzzugangs.

Der railjet entspricht dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes anderer Schienenfahrzeuge auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes.