



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXIV. GP.-NR

14094 /AB

04. Juni 2013

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

zu 14386 /J

GZ: BMVIT 10 000 0005-LPR3.2013
DVR:0000175

Wien, am 29. Mai 2013

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Venier und weitere Abgeordnete haben am 4. April 2013 unter der **Nr. 14386/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend die Notfallverfahren für Tiroler Eisenbahntunnel gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- *Ist es richtig, dass eine Feuerwehr im Notfalleinsatz nur unter Anwesenheit von mindestens zwei ÖBB-Mitarbeitern in einen auf dem Bundesgebiet liegenden Eisenbahntunnel einfahren darf?*
- *Wenn ja, auf welchen Rechtsgrundlagen basiert dieser Sachverhalt?*

Nein. Gemäß § 6 Abs 3 Z 5 lit k der Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung (EBEV) hat der Bericht des Bauentwurfs, der im Rahmen eines eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens genehmigt werden soll, eine „Beschreibung der Maßnahmen zur Hintanhaltung und Beherrschung von außer-gewöhnlichen Ereignissen (zB Sicherheits- und Rettungskonzept, Notfahrprogramm)“ zu enthalten.



Zu Frage 3:

- *Aus welchen konkreten Gründen wurde der oben angeführte Mitarbeiter dem Fahrversuch in Starkenberg zugeteilt?*

Für den Einsatz des Rettungszuges Landeck sind entsprechend den geltenden Betriebsvorschriften für die Einfahrt mit dem Rettungszug zwei ÖBB-Mitarbeiter erforderlich - ein Mitarbeiter an der Spitze des Rettungszuges sowie ein Tunnel-Triebfahrzeugführer am Ende des Rettungszuges. Laut ÖBB ist gewährleistet, dass im Einsatzfall die Mitarbeiter innerhalb der vorgegebenen Frist, in Anlehnung an internationale Festlegungen vergleichbarer Bahninfrastrukturbetreiber (SBB, DB, BLS) vor Ort sind.

Zu den Fragen 4 und 5:

- *Wie viele Fälle gibt es derzeit im Unternehmen ÖBB, in denen für die Tunnelsicherheit abrufbare Mitarbeiter von ihren „Heimat“-Bahnhöfen zu Tätigkeiten im Verschub oder anderen ortsfremden Tätigkeiten herangezogen werden?*
- *Welchen finanziellen Vorteil erlangt die ÖBB aus den in Frage 4 geschilderten Verwendungen von Mitarbeitern?*

Im ÖBB-Netz werden insgesamt 17 Rettungszug-Standorte durch eine Betriebsfeuerwehr, eine Brandschutzgruppe oder durch Tunnelretter betrieben. Eine dislozierte Verwendung von Mitarbeitern ist nur dann vorgesehen, wenn damit die vorgegebene Abfahrtszeit des Rettungszuges innerhalb 30 Minuten nach der Alarmierung sichergestellt ist.

Zu den Fragen 6 bis 10:

- *Wurden die Auswirkungen der in Abs. 4 geschilderten Maßnahmen im Hinblick auf die Sicherheit der Eisenbahntunnel – insbesondere in Tirol – von Experten geprüft?*
- *Falls ja, welche Ergebnisse brachten diese Prüfungen?*
- *Wurde im geschilderten Anlassfall festgestellt, wie lange der abgestellte Mitarbeiter im schlechtest denkbaren Fall braucht, um von der Station Ötztal-Bahnhof in adäquater Bekleidung wieder zum Bahnhof Landeck zu gelangen?*
- *Falls ja, welche Zeitdauer nimmt dies in Anspruch?*
- *Falls nein, welche Gründe standen einer solchen Prüfung entgegen?*

Die in den Tunnelsicherheitskonzepten/Notfallkonzepten festgelegten Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit sowie deren Umsetzung werden von den zuständigen Stellen



überprüft. Die dauerhafte Einhaltung der in den Tunnelsicherheitskonzepten/Notfallkonzepten festgelegten Maßnahmen ist vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu gewährleisten. Aufgrund des Eisenbahngesetzes 1957 ist die ÖBB-Infrastruktur AG verpflichtet, die erforderlichen Vorkehrungen zur dauerhaften Einhaltung der in diesen Konzepten vorgesehenen Maßnahmen zu treffen.

Doris Bures