
14386/J XXIV. GP

Eingelangt am 04.04.2013

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

ANFRAGE

des Abgeordneten Venier
und weiterer Abgeordneter
an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend **die Notfallverfahren für Tiroler Eisenbahntunnel**

Die „Rundschau – Oberländer Wochenzeitung“ berichtet in ihrer Ausgabe vom 26.03.2013 wie folgt:

„Im Umfeld der ÖBB-Mitarbeiter in Landeck rumort es. So sehen die Gefahrenmaßnahmen vor, dass für einen Notfalleinsatz im Tunnel permanent zwei ÖBB-Mitarbeiter am Bahnhof Landeck abrufbereit sein müssen, um mit der Feuerwehr Landeck nach Verladen der Fahrzeuge auf die Waggons in den Tunnel einfahren zu können. Vorgesehen sind seitens der ÖBB dafür ein Tunnelretter und ein Tunnelrettungslokführer. Sollte nur einer von beiden an der Verladestelle bzw. beim Einfahrtrupp sein, darf die Feuerwehr nicht zum Gefahrenbereich vordringen - auch wenn sie bereits einfahrbereit wäre. Eine damit verbundene Verzögerung könnte es bei einem Einsatzverlauf schon jetzt geben, da einer der beiden Mitarbeiter beim Fahrversuch in Starkenbach eingeteilt ist. Verschärft wird die Problematik dadurch, dass der Tätigkeitsbereich jenes Verschiebers ausgedehnt werden soll - und zwar bis Ötztal-Bahnhof. Spätestens dann werde man auf die Barrikaden steigen. ‚Eine rasche Tunnelrettung ist damit bei Weitem nicht mehr sichergestellt. Wir werden diesem Vorhaben sicher nicht zustimmen‘, so ein Sprecher vom Infrastruktur/Netzbetrieb Landeck-Zams (Name der Redaktion bekannt). Hinter diesem Ansinnen des Konzerns vermutet man Einsparungsbemühungen. ÖBB-Sprecher Rene Zumtobel dazu: ‚Effizienz und Sicherheit stehen bei uns im Einklang, aber wir befinden uns in einem Wettbewerb und agieren am freien Markt.‘ Seiner Meinung nach würde der zweite Mitarbeiter, der im Notfall sofort abberufen werde, auch noch zeitgemäß bei der Verladestelle eintreffen, selbst wenn er von Ötztal-Bahnhof (mit Taxi, Anm.) anreise. Das sieht ein ÖBB-Mitarbeiter (Name der Redaktion bekannt), der mit der Tunnelrettungsthematik vertraut ist, anders: ‚Wie soll das gehen? Es ist ja schon von Starkenbach aus nicht einfach, schnell zum Bahnhof zu gelangen. Wäre er in Ötztal, braucht er unter Umständen weit mehr als eine halbe Stunde. Und da muss er schon eine gute Taxiverbindung haben. Er könnte schlimmstenfalls irgendwo unterwegs auf der Strecke sein, zudem muss er sich auch umkleiden‘ (...).“

In diesem Zusammenhang richten die unterfertigten Abgeordneten an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie nachstehende

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

Anfrage

1. 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?
2. Wenn ja, auf welchen Rechtsgrundlagen basiert dieser Sachverhalt?
3. Aus welchen konkreten Gründen wurde der oben angeführte Mitarbeiter dem Fahrvershub in Starkenberg zugeteilt?
4. Wie viele Fälle gibt es derzeit im Unternehmen ÖBB, in denen für die Tunnelsicherheit abrufbare Mitarbeiter von ihren „Heimat“-Bahnhöfen zu Tätigkeiten im Vershub oder anderen ortsfremden Tätigkeiten herangezogen werden?
5. Welchen finanziellen Vorteil erlangt die ÖBB aus den in Frage 4 geschilderten Verwendungen von Mitarbeitern?
6. Wurden die Auswirkungen der in Abs. 4 geschilderten Maßnahmen im Hinblick auf die Sicherheit der Eisenbahntunnel – insbesondere in Tirol – von Experten geprüft?
7. Falls ja, welche Ergebnisse brachten diese Prüfungen?
8. 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?
9. Falls ja, welche Zeitdauer nimmt dies in Anspruch?
10. Falls nein, welche Gründe standen einer solchen Prüfung entgegen?