

# Bericht

## des Verkehrsausschusses

### **über den Antrag 889/A(E) der Abgeordneten Dr. Harald Walser, Kolleginnen und Kollegen betreffend mehr Eisenbahnsicherheit durch Automatisierung bei der internen Weitergabe sicherheitsrelevanter Daten im Eisenbahnwesen**

Die Abgeordneten Dr. Harald Walser, Kolleginnen und Kollegen haben den gegenständlichen Entschließungsantrag am 25. Februar 2015 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

„Zumindest potenziell sicherheitsrelevante Vorfälle der letzten Zeit im Eisenbahnbereich haben das Augenmerk auf einen möglichen systematischen Schwachpunkt in der Eisenbahnsicherheit gelenkt: Offenkundig werden bestimmte Daten nach ihrer Erfassung bei bestimmten internen Prozeduren in Eisenbahnunternehmen nach wie vor nicht automatisiert, sondern manuell weitergegeben oder übertragen. Dies kann – umso mehr in einem wegen laufenden Arbeitskräfteabbaus immer dichter getakteten Arbeitsumfeld – eine Quelle potenziell folgenschwerer Fehler sein.

Aktuell ist dieses Problem in unterschiedlicher Detailausprägung bei der missglückten Zugbegegnung am Arlberg im Dezember 2014 und bei den irrtümlich in zahlreiche Railjet-Garnituren eingebauten, aber nicht für 230 km/h zugelassenen Achsen aufgetaucht.

Beim Vorfall auf der Arlbergbahn wurde irrtümlich ein zu langer Güterzug (zwei Wagen mehr, um 36 m länger und 229 Tonnen, also ein Drittel, schwerer als der Disposition der ÖBB Infra AG vorliegend) auf die Bergfahrt auf Vorarlberger Seite geschickt, wodurch seine planmäßige Kreuzung mit dem westwärts fahrenden Railjet im dafür vorgesehenen Bahnhof Hintergasse an der Arlberg-Westrampe verunmöglicht und somit das außerplanmäßige Anhalten und Zurückschieben des Railjet bergwärts erzwungen wurde. Der Beantwortung 3133/AB der Parl. Anfrage 3282/J XXV. GP durch den BM für Verkehr, Innovation und Technologie zufolge waren zwar die Daten des Zuges ursprünglich vom Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) korrekt an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), also die ÖBB Infra AG, übergeben worden, ‚es gab lediglich eine Abweichung bei der internen Weitergabe der Daten der ÖBB-Infrastruktur AG zu dispositiven Zwecken.‘ Derartige ‚Abweichungen‘ ausnahmslos auszuschließen scheint dringend geboten.

Bei der Causa Railjet-Achsen scheint ebenfalls die manuelle Übertragung von Daten zum Lebenslauf sicherheitsrelevanter Bauteile – wie es Achsen unzweifelhaft sind – ein Teil des Problems gewesen zu sein. Jedenfalls ist laut einem aktuellen Medienbericht (‚Railjet-Affäre wird zum Fall für das Parlament‘, Tageszeitung ‚Kurier‘, 12.2.2015) Teil des ÖBB-Pakets zur Bewältigung dieser Causa die bisher offenbar weder übliche noch vorgeschriebene komplette Dokumentation des Lebenslaufs aller sicherheitsrelevanter Teile und die künftig automatische anstelle manuelle Übertragung der entsprechenden Daten.

Seitens der AntragstellerInnen wird die in 3133/AB XXV. GP (sh. Antwort zu Fragen 12 bis 14) erneut vertretene Meinung der Obersten Eisenbahnbehörde BMVIT, wonach ‚die Grundverantwortung für die Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebes einschließlich des Treffens von (proaktiven) Vorkehrungen und (reaktiven) Verbesserungsmaßnahmen bei den jeweiligen Eisenbahnunternehmen‘ (also: offenbar nur bei diesen) liegt, nicht geteilt.

Es handelt sich hierbei um dieselbe Fehleinschätzung, die bei der Umsetzung der EU-Eisenbahnsicherheitsrichtlinie 2004/49/EU insgesamt zugrunde gelegt wurde, was jedoch bekanntlich zu

einem Vertragsverletzungsverfahren samt Klage gegen die Republik führte und mit der Novelle 2014 von Eisenbahngesetz und Unfalluntersuchungsgesetz korrigiert werden musste, weil ein derart weitreichendes Freispielen der Behörde von ihrem Teil der gemeinsamen Verantwortung für Eisenbahnsicherheit eben zu weit ging und richtlinien- und damit europarechtswidrig war.

In diesem Sinn sind die AntragstellerInnen überzeugt, dass die Eisenbahnsicherheitsbehörde auch aus diesen nunmehrigen, oben angesprochenen Vorfällen systematische Schlüsse zu ziehen und Maßnahmen – über die natürlich nötigen Schritte innerhalb der betreffenden Unternehmen selbst hinaus – zu setzen hat, um ihren Teil dazu beizutragen, eine Wiederholung derartiger oder ähnlicher Vorfälle auszuschließen.“

Der Verkehrsausschuss hat den gegenständlichen Entschließungsantrag in seiner Sitzung am 9. April 2015 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter Abgeordneten Dr. Harald **Walser** die Abgeordneten Andreas **Ottenschläger**, Christian **Hafenecker**, MA, Mag. Gertrude **Aubauer**, Dipl.-Ing. Gerhard **Deimek**, Christoph **Hagen**, Georg **Willi** sowie der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Alois **Stöger**, diplômé.

Bei der Abstimmung fand der gegenständliche Entschließungsantrag der Abgeordneten Dr. Harald Walser, Kolleginnen und Kollegen nicht die Zustimmung der Ausschussmehrheit (**für den Antrag**: G, T, N, **dagegen**: S, V, F).

Zum Berichterstatter für den Nationalrat wurde Abgeordneter Andreas **Ottenschläger** gewählt.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle diesen Bericht zur Kenntnis nehmen.

Wien, 2015 04 09

**Andreas Ottenschläger**

Berichterstatter

**Anton Heinzl**

Obmann