

---

**12736/J XXV. GP**

---

**Eingelangt am 07.04.2017**

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

## **Anfrage**

**der Abgeordneten Hable, Kollegin und Kollegen**

**an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie**

**betreffend Bundesanstalt für Verkehr (BAV) und Bahn-Neubaustrecke Wien - St. Pölten**

Am 29. September 2016 berichtete der Kurier über verlorene Bauteile auf der 44 Kilometer langen Bahn-Neubaustrecke Wien – St. Pölten. In diesem Artikel wird von „neun schwerwiegenden Fällen“ berichtet, wobei „in Eisenbahn-Fachforen von weiteren Vorfällen“ geschrieben wird.

Die Untersuchung von Unfällen und Störungen im Schienenverkehr, die durch die Untersuchungen eben dieser und, die daraus gewonnenen Erkenntnisse bilden einen elementaren Teil der Sicherheit im Schienenverkehr.

Aus diesem Grund stellen die unterfertigten Abgeordneten nachstehende

### **Anfrage:**

1. Wie viele Vorfälle mit Türen von Zügen auf der Bahn-Neubaustrecke Wien – St. Pölten der Westbahn sind dem BMVIT seit der Eröffnung 2012 bekannt? (Bitte um Auflistung nach Jahren, Art der Vorfälle, den beteiligten Zügen und den betreffenden Bahnkilometer)
2. Wie viele Vorfälle mit Türen von Zügen sind dem BMVIT auf dem restlichen Streckennetz der Bahn seit 2012 bekannt? (Bitte um Auflistung nach Jahren, Art der Vorfälle, den beteiligten Zügen und den betreffenden Bahnkilometer/Standort)
3. Wie viele Vorfälle mit verlorenen Zugbauteilen sind dem BMVIT auf der Bahn-Neubaustrecke Wien – St. Pölten bekannt? (Bitte um Auflistung nach Jahren, Art der Vorfälle, den beteiligten Zügen und den betreffenden Bahnkilometer)
4. Zu welcher dieser Vorfälle (mit Türen und verlorenen Teilen) wurde die Erstellung von versa-Berichten in Auftrag gegeben?
5. Welche dieser Berichte sind noch nicht abgeschlossen? (Bitte um Auflistung und zu erwartender Zeitpunkt der Fertigstellung des Berichts)
6. Welche Maßnahmen hat das BMVIT ergriffen, um die Häufung an verlorenen Teilen und Türen auf der Bahn-Neubaustrecke näher zu untersuchen?

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

7. Ist dem BMVIT eine andere Bahnstrecke bekannt, auf der es eine vergleichbare Häufung an verlorenen Teilen und Türen kommt wie auf der Bahn-Neubaustrecke Wien – St. Pölten?
  - a. Wenn ja, welche?
8. Für welche Geschwindigkeiten sind die neun Tunnel der Bahn-Neubaustrecke Wien – St. Pölten ursprünglich freigegeben worden? (Bitte um Auflistung nach Tunnel)
9. Welche Geschwindigkeiten dürfen die Züge aktuell in den neun Tunnel erreichen? (Bitte um Auflistung nach Tunnel)
10. Gab es seit der Eröffnung 2012 zeitlich begrenzte Tempobeschränkungen in den Tunnels? (Bitte um Auflistung nach Tunnel)
  - a. Wenn ja, wo?
  - b. Wenn ja, warum?
  - c. Wenn ja, für welchen Zeitraum?
11. Welche Daten liefern die Datenschreiber der Railjets bei Untersuchungen?
12. Wird neben der Geschwindigkeit auch der genaue Tag und die Uhrzeit des Vorfalles mitaufgezeichnet?
13. Erhält der Leiter der Untersuchungsstelle in der BAV sein Gehalt von der ÖBB und hat er ein Rückkehrrecht zur ÖBB?
  - a. Wenn ja, wie stellt das BMVIT sicher, dass es bei Untersuchungen von ÖBB-Vorfällen zu keinem Interessenskonflikt kommt?
14. Kann die BAV auf personelle oder technische Ressourcen der ÖBB zurückgreifen?
  - a. Wenn ja, in welcher Form?
15. Arbeiten Mitarbeiter der ÖBB an der Erstellung von Sicherheitsberichten oder Gutachten der BAV mit?
  - a. Wenn ja, in welcher Form?
16. Im Jahr 2012 wurde in Pfons/Tirol ein Bahnarbeiter überrollt. Laut Kurier-Bericht vom 12. Juni 2016 sei dies laut BMVIT „Sache des Arbeitsinspektorates“. Wieso wurde kein versa-Bericht erstellt?
17. Welche Kriterien sind entscheidend, ob ein Unfall von der BAV oder dem Arbeitsinspektorat untersucht wird?
18. Wie viele tödliche Vorfälle im Zusammenhang mit Zugbeteiligung (ausgenommen Kollisionen mit PKW oder LKW an Bahnkreuzungen) wurden seit 2012 nicht untersucht? (Bitte um Auflistung nach Vorfällen, Datum und Begründung, warum nicht untersucht wurde)
19. Am 15. Juli 2015 kam es zu einer Kollision im Bahnhof Leopoldau zwischen einem Güterzug und einem Leerpersonenzug der ÖBB. Wurden bei der Untersuchung die Handys (dienstlich und privat) der beiden Lokführer ausgewertet?
  - a. Wenn ja, wurden sie während der Kollision verwendet?
  - b. Wenn ja, wie lautete das Ergebnis?
  - c. Wenn nein, warum nicht?

20. Wie oft wurde bei Bahnunfällen seit 2014 untersucht, ob die Lokführer zum Unfallzeitpunkt mit einem Handy (dienstlich oder privat) hantierten? (Bitte um Auflistung nach Untersuchung, Vorfällen und Datum)
21. Ist das Hantieren mit einem Handy für Triebfahrzeugführer/Lokführer untersagt?
- a. Wenn ja, welche Konsequenzen gibt es bei Missachtung?