



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0015-I/PR3/2017
DVR:0000175

Wien, am 7. Juni 2017

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Hable, Kollegin und Kollegen haben am 7. April 2017 unter der **Nr. 12736/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Bundesanstalt für Verkehr (BAV) und Bahn-Neubaustrecke Wien – St. Pölten gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 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)*

Bezogen auf den Streckenteil Bahn-Neubaustrecke Wien – St. Pölten wurde folgender Vorfall mit Türen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes gemäß den Vorgaben der Meldeverordnung (MeldeVO-Eisb 2006) gemeldet:

2016:

- am 23. September 2016, Kollision Z 90 mit Fahrzeugteil im Stierschweiffeldtunnel, beteiligte Fahrten RailJet RJ 90 und Schnellzug D 409, Bahnkilometer 45,800

Zu Frage 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)*

Seit 2012 wurden der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes auf dem restlichen Streckennetz der Bahn gemäß den Vorgaben der Meldeverordnung (MeldeVO-Eisb 2006) folgende Vorfälle gemeldet:

2013:

- am 21. Februar 2013; Kollision einer Seiteneinstiegstür des Z 167 mit Signalbeikasten im Bahnhof Wien Hütteldorf bei Bahnkilometer 4,959
- in der Folge Kollision des Z 20261 mit der im Gleis liegenden Seiteneinstiegstür im Bahnhof Wien Hütteldorf bei Bahnkilometer 5,200

Zu Frage 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)*

Seit 2012 wurden der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes auf dem Streckenteil Bahn-Neubaustrecke Wien – St. Pölten gemäß den Vorgaben der Meldeverordnung (MeldeVO-Eisb 2006) folgende Vorfälle mit verlorenen Zugbauteilen gemeldet:

2013:

- am 21. Mai 2013, Kollision des Reisezugs Z 262 mit einer Metallplatte auf der Neubaustrecke im Bahnkilometer 17,4

2016:

- am 31. Mai 2016, Verlust eines Fahrzeugteils von RJ 160 aufgrund der Kollision der abstehenden Seitenblechabdeckung mit der Bahnsteigkante im Bahnhof St.Pölten Hbf, beteiligte Fahrten Zug 160 und Zug 904, Bahnkilometer 60,563

Zu den Fragen 4 und 5:

- *Zu welcher dieser Vorfälle (mit Türen und verlorenen Teilen) wurde die Erstellung von versa-Berichten in Auftrag gegeben?*
- *Welche dieser Berichte sind noch nicht abgeschlossen? (Bitte um Auflistung und zu erwartender Zeitpunkt der Fertigstellung des Berichts)*

Gemäß § 2 des Bundesgesetzes über die unabhängige Sicherheitsuntersuchung von Unfällen und Störungen (Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005) untersteht die Sicherheitsuntersuchungs-

stelle des Bundes für die Bereiche Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen und Zivilluftfahrt als Organisationseinheit der Bundesanstalt für Verkehr dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie. Sie ist jedoch funktionell und organisatorisch unabhängig von allen Behörden und Parteien, öffentlichen und privaten Stellen, deren Interessen mit den Aufgaben einer Sicherheitsuntersuchungsstelle kollidieren könnten.

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes entscheidet daher unter Beachtung der Grundlagen des UUG 2005 eigenständig und führt eine umfassende Sicherheitsuntersuchung von Vorfällen entweder selbst durch oder beaufsichtigt die Durchführung einer Sicherheitsuntersuchung.

Für die Vorfälle am 21. Februar 2013 und am 31. Mai 2016 wurden die Untersuchungsberichte bereits veröffentlicht. Für den Vorfall am 23. September 2016 wurde die Sicherheitsuntersuchung durchgeführt, der vorläufige Untersuchungsbericht erstellt und das Stellungnahmeverfahren eingeleitet. Für die Vorfälle am 21. Mai 2013 und 21. März 2014 wurden keine Sicherheitsuntersuchungen durchgeführt.

Zu Frage 6:

- *Welche Maßnahmen hat das BMVIT ergriffen, um die Häufung an verlorenen Teilen und Türen auf der Bahn-Neubaustrecke näher zu untersuchen?*

Aufgrund der Einzelereignisse kann von keiner Häufung gesprochen werden.

Zu Frage 7:

- *Ist dem BMVIT eine andere Bahnstrecke bekannt, auf der es zu einer vergleichbaren Häufung an verlorenen Teilen und Türen kommt wie auf der Bahn-Neubaustrecke Wien – St. Pölten?*
- *a. Wenn ja, welche?*

Nein, eine Häufung abgestellt auf eine bestimmte Strecke ist nicht erkennbar.

Zu Frage 8:

- *Für welche Geschwindigkeiten sind die neun Tunnel der Bahn-Neubaustrecke Wien – St. Pölten ursprünglich freigegeben worden? (Bitte um Auflistung nach Tunnel)*

Von Seiten der ÖBB-Holding AG wurde mitgeteilt, dass auf Grund der behördlichen Genehmigung und der Freigabe nach Durchführung von Innovationsmessfahrten (Zustimmungserklärung gemäß § 40 EisbG vom 14.06.2012) folgende Tunnelabschnitte mit den nachstehend aufgelisteten Geschwindigkeiten freigegeben sind, dabei ist dieser Wert als maximale Höchstgeschwindigkeit zu verstehen, wobei die Ausnutzung dieses Wertes nicht durchgängig auf den gesamten Streckenabschnitt zutreffen muss (z.B. energieeffizientes Fahren, Geschwindigkeitseinschränkungen auf Grund Fahrzeughöchstgeschwindigkeiten, verminderte Geschwindigkeiten im Weichenbereich etc.) und auch von den jeweiligen aktuellen Anlage- und Betriebsverhältnissen abhängen kann:

Tunnel	Strecke	Geschwindigkeit
Lainzertunnel	13001	160 km/h
Abzw. Knoten Hadersdorf	13001	160 km/h
Atzenbruggertunnel	13001	250 km/h
Salatdorfertunnel	13001	250 km/h
Hackenfeldertunnel	13001	250 km/h
Reisenbergtunnel	13001	250 km/h
Stierschweiftunnel	13001	250/km/h
Reingrubentunnel	13001	250 km/h
Wienerwaldtunnel	13001	250 km/h

Zu Frage 9:

- *Welche Geschwindigkeiten dürfen die Züge aktuell in den neun Tunnel erreichen? (Bitte um Auflistung nach Tunnel)*

Die ÖBB-Holding AG übermittelte folgende Geschwindigkeiten, welche durch die Züge aktuell als maximale Höchstgeschwindigkeit erreicht werden dürfen:

Tunnel	Strecke	Geschwindigkeit
Lainzertunnel	13001	160 km/h
Abzw. Knoten Hadersdorf	13001	160 km/h
Atzenbruggertunnel	13001	230 km/h

Salatdorfertunnel	13001	230 km/h
Hackenfeldertunnel	13001	230 km/h
Reisenbergtunnel	13001	230 km/h
Stierschweiftunnel	13001	230 km/h
Reingrubentunnel	13001	230 km/h
Wienerwaldtunnel	13001	230 km/h

Zu Frage 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?*

Aufgrund einer behördlichen Verfügung ist die Herabsetzung der Geschwindigkeit auf max. 160 km/h bei bestimmten Witterungsverhältnissen (Schnee- und/oder Eisablagerungen an Fahrzeugen) zu verfügen.

Im Rahmen der Pflichten eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens betreffend den Bau, den Betrieb und die Erhaltung können sich entsprechende Tempobeschränkungen ergeben.

Durch die ÖBB-Holding AG wurde mitgeteilt, dass es seitens der ÖBB-Infrastruktur AG zeitlich begrenzte Geschwindigkeitsbeschränkungen aus ArbeitnehmerInnenschutzgründen (gemäß EisBAV) im Rahmen von Bauarbeiten am Nachbargleis gab. Ebenso gab es Tempobeschränkungen im Falle von Störungen des Zugsicherungssystems ETCS sowie bei Störungen an sonstigen relevanten Infrastruktureinrichtungen – wie z.B. bei einer ausgefallenen Tunnelbelüftung.

Weiters gab es Beschränkungen, zum Beispiel aufgrund von Einschränkungen an Fahrzeugen oder Eisabwurf im Winter.

Zu Frage 11:

- *Welche Daten liefern die Datenschreiber der Railjets bei Untersuchungen?*

Unter Zugrundelegung der technischen Entwicklung sind derzeit mehrere Bauarten von Datenspeichern in Verwendung, die – bezogen auf die Bauart des Datenspeichers – unterschiedliche Daten aufzeichnen.

Die Railjet-Triebfahrzeuge verfügen über elektronische Datenspeicher, die unter anderem auch jene Daten aufzeichnen, die für eine Sicherheitsuntersuchung der SUB von Relevanz sein können. Dazu zählen z.B. Datum, Uhrzeit, Geschwindigkeit, Handlungen der Triebfahrzeugführerin bzw. des Triebfahrzeugführers (z.B. Abgabe von Achtungssignalen, Bremsmanöver). Aus den aufgezeichneten Daten besteht die Möglichkeit, zeit- bzw. wegabhängige Diagramme zu erstellen.

Zu Frage 12:

- *Wird neben der Geschwindigkeit auch der genaue Tag und die Uhrzeit des Vorfalles mitaufgezeichnet?*

Ja.

Zu Frage 13:

- *Erhält der Leiter der Untersuchungsstelle in der BAV sein Gehalt von der ÖBB und hat er ein Rückkehrrecht zur ÖBB?*
- *Wenn ja, wie stellt das BMVIT sicher, dass es bei Untersuchungen von ÖBB-Vorfällen zu keinem Interessenskonflikt kommt?*

Der Leiter der SUB ist auf Basis eines Arbeitskräfteüberlassungsvertrages zwischen dem bmvit und den ÖBB beschäftigt. Im Sinne dieses Arbeitskräfteüberlassungsvertrages ist ein Rückkehrrecht zur ÖBB gegeben. Das BMVIT vergütet den ÖBB während der Dauer der Überlassung alle aus dem Dienstverhältnis mit dem Arbeitnehmer erwachsende Kosten.

Gemäß § 3 Abs. 3 UUG 2005 sind Untersuchungsbeauftragte bei der Durchführung ihrer Sicherheitsuntersuchungen an keine Weisungen von Organen außerhalb der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes gebunden. Des Weiteren wird durch ein qualitätsoptimiertes sowie prozess- und ergebnisorientiertes Untersuchungsverfahren sichergestellt, dass die Aufgaben im Rahmen einer Sicherheitsuntersuchung immer unbeeinflusst und objektiv wahrgenommen werden. Bei künftigen Neuaufnahmen wird jedenfalls darauf Wert gelegt werden, dass es zu keinen neuen Arbeitskräfteüberlassungen kommt.

Zu Frage 14:

- *Kann die BAV auf personelle oder technische Ressourcen der ÖBB zurückgreifen?*
- *a. Wenn ja, in welcher Form?*

Gemäß § 11 UUG 2005 hat die SUB die Befugnis, im Zuge ihrer behördlichen Ermittlungen sofortigen, uneingeschränkten und ungehinderten Zugang zum Ort des Vorfalls sowie zu Fahrzeugen, deren Ladung und zu Wrackteilen zu erhalten. Gleiches gilt für die mit dem Vorfall im Zusammenhang stehende Infrastruktur und den Anlagen für Verkehrssteuerung und Signalgebung.

Ebenso ist sie zum sofortigen Zugang zu Aufzeichnungsanlagen und sonstigen Aufzeichnungen aus dem Fahrzeug, sowie deren Auswertungen und ihrem Inhalt ermächtigt. Weiters zu allen anderen sachdienlichen Informationen oder Aufzeichnungen der Eigentümerin/des Eigentümers des Fahrzeuges, der Inhaberin/des Inhabers der Musterzulassung, des für die Instandhaltung zuständigen Betriebs, der Ausbildungseinrichtung, der Betreiberin/des Betreibers oder der Herstellerin/des Herstellers des Fahrzeuges sowie der für die jeweiligen Verkehrsbereiche zuständigen Behörden und Unternehmen.

Teilweise wird bei den Auswertungen auf die vorhandenen technischen Möglichkeiten zur Auslesung und den vorhandenen technischen Sachverstand zur Auswertung bei Eisenbahnunternehmen zurückgegriffen. Wird eine solche Auslesung bzw. Auswertung angeordnet, erfolgt dies unter Aufsicht der SUB.

Zu Frage 15:

- *Arbeiten Mitarbeiter der ÖBB an der Erstellung von Sicherheitsberichten oder Gutachten der BAV mit?*
- *a. Wenn ja, in welcher Form?*

An der Erstellung von Sicherheitsberichten sind keine MitarbeiterInnen von Eisenbahnunternehmen beteiligt, diese werden ausschließlich von MitarbeiterInnen der SUB erstellt. Die SUB ist jedoch im Sinne der Bestimmungen des § 10 UUG 2005 zur Beiziehung von Sachverständigen berechtigt. Die Beauftragung von Sachverständigen zur Abgabe eines Gutachtens erfolgt jedenfalls schriftlich und mit einer konkreten Beschreibung der beauftragten Leistung.

Zu den Fragen 16 und 17:

- *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?*
- *Welche Kriterien sind entscheidend, ob ein Unfall von der BAV oder dem Arbeitsinspektorat untersucht wird?*

Zu dem in der Anfrage genannten Unfall aus dem Jahr 2012 ist anzumerken, dass der verunfallte Bahnarbeiter bei einer Gleisbaustelle als Sicherungsposten eingesetzt war. Die Ermittlungen haben ergeben, dass sich der Bahnarbeiter außerhalb des Gefahrenraumes in gleicher Richtung eines sich von rückwärts nähernden Baufahrzeuges bewegt hat und unmittelbar vor diesem Baufahrzeug in das Gleis getreten ist. Der Bahnarbeiter wurde von dem Baufahrzeug erfasst und tödlich verletzt. Im Rahmen der vor der Einleitung einer möglichen Sicherheitsuntersuchung durchgeführten Ermittlungen wurde mit dem zuständigen Arbeitsinspektorat – zum Zeitpunkt des Vorfalles noch das Verkehrs-Arbeitsinspektorat – Kontakt aufgenommen und dieser Vorfall als Arbeitsunfall eingestuft. Der Informationsaustausch im Zusammenhang mit Arbeitsunfällen zwischen der SUB und dem zuständigen Arbeitsinspektorat ist eine seit vielen Jahren praktizierte Vorgehensweise. Die Entscheidung, ob und in welchem Umfang seitens des zuständigen Arbeitsinspektorates Ermittlungen zu einem Unfall eingeleitet werden, liegt in der Kompetenz des zuständigen Arbeitsinspektorates. Die Einleitung einer Sicherheitsuntersuchung durch die SUB orientiert sich ausschließlich an den entsprechenden unionsrechtlichen und nationalrechtlichen Vorgaben.

Zu Frage 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)*

Die sich im Zeitraum von 2012 bis 2017 (Stand 30.04.2017) ereigneten Vorfälle sind aus Gründen der Übersichtlichkeit zusammenfassend für vernetzte Bahnen, nicht vernetzte Bahnen, Anschlussbahnen und U-Bahnen in einer Tabelle dargestellt:

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Tödlich verletzte Personen	37	30	26	37	34	3
- davon Reisende	-	-	-	1	1	-
- davon Mitarbeiter	1	5	3	5	1	
- davon EK-Benützer	15	18	12	21	15	2
- davon sonstige Personen	9	3	1	3	4	-
- davon nicht autorisierte Personen	12	4	10	7	13	1
Suizide	89	107	100	102	108	20

Bezugnehmend auf die in der vorstehenden Tabelle enthaltene statistische Auswertung würde eine Detailauswertung der fast 700 Einzelvorfälle die Beantwortung der gegenständlichen parlamentarischen Anfrage sowohl vom Umfang als auch vom erforderlichen Zeitaufwand massiv beeinträchtigen.

In diesem Zusammenhang ist festzustellen, dass eine tödliche Verletzung nicht automatisch zu einer Sicherheitsuntersuchung führt. Für die Entscheidung zur Einleitung einer Sicherheitsuntersuchung sind die in unionsrechtlichen und nationalen Regelungen festgelegten Vorgaben maßgebend, wobei auch die voraussichtlich zu gewinnenden Erkenntnisse für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit in allen Fällen von Bedeutung sind.

Zu den Fragen 19 bis 21:

- *Am 15. Juli 2015 kam es zu einer Kollision im Bahnhof Leopoldau zwischen einem Güterzug und einem Leersonnenzug 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?*
- *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)*
- *Ist das Hantieren mit einem Handy für Triebfahrzeugführer/Lokführer untersagt?*
- *a. Wenn ja, welche Konsequenzen gibt es bei Missachtung?*

Die Benützung von Empfangs- und Wiedergabegeräten für Ton oder Bild (hiezuh zählen auch Mobiltelefone) während des Fahrbetriebes zu anderen als betrieblichen Zwecken ist TriebfahrzeugführerInnen nach § 132 Abs. 8 der Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung –

EisbBBV untersagt. Zuwiderhandlungen gegen Bestimmungen der EisbBBV sind mit Verwaltungsstrafe bedroht (nach § 162 Abs. 2 Z 8 EisbG mit Geldstrafe bis zu € 2180,-). Weiters ist an dienstliche Konsequenzen, z.B. den Abzug vom Dienst durch das Eisenbahnunternehmen, zu denken (Betriebsbedienstete müssen gemäß § 5 Abs. 2 EisbBBV geeignet sein bzw. dürfen nach § 130 Abs. 1 Z 3 EisbBBV nicht durch Tatsachen belastet ist, die sie für die Tätigkeit als unzuverlässig erscheinen lassen).

Im § 11 UUG 2005 ist umfassend geregelt, welche Befugnisse die/der Untersuchungsbeauftragte bei der Durchführung der Ermittlungen wahrnehmen darf, soweit dies zur Erfüllung des Zwecks einer Sicherheitsuntersuchung erforderlich ist. Diese Befugnisse beinhalten jedoch nicht die Befugnisse zur Sicherstellung von privaten und dienstlichen Mobiltelefonen und in weiterer Folge die Befugnisse zur Auswertung von auf diesen Geräten gespeicherten Daten. Eine solche Auswertung würde gegebenenfalls den Organen der öffentlichen Sicherheit im Zuge eines allfälligen strafrechtlichen Ermittlungsverfahrens obliegen.

Mag. Jörg Leichtfried

