

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0048-I/PR3/2014
DVR:0000175

Wien, am 10 . Februar 2015

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Walser, Freundinnen und Freunde haben am 11. Dezember 2014 unter der **Nr. 3282/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend gescheiterte Zugbegegnung am Arlberg gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Woher kam der Güterzug, der am 1.12.2014 im Bhf Hintergasse infolge fehlerhafter Datenerfassung über seine Länge dem RJ 162 die Weiterfahrt versperrte, und was war sein vorgesehener Endbahnhof?*

Bei dem gegenständlichen Zug handelt es sich um den Güterzug 45717. Der fahrplanmäßige Zugausgangsbahnhof war der Bahnhof Buchs (SG), Zugsendbahnhof war der Bahnhof Hall in Tirol. Eine planmäßige Wagenmanipulation des Zuges (Abhängen von 11 Wagen, Beigabe von 13 Wagen) erfolgte im Bahnhof Bludenz.

Zu den Fragen 2, 3 und 4:

- *Wieviel länger als angegeben war der Zug in der Realität?*
- *Wieviel schwerer als angegeben war der Zug in der Realität?*
- *Hatte der Zug auch mehr Wagen als „im System“ erfasst? Wenn ja, wie viele mehr?*

Gemäß den Angaben der ÖBB hatte der Zug zwei Wagen mehr, war um 36 m länger und 229 Tonnen schwerer. Die für den Güterzug 45717 erforderlichen Daten der Schienenfahrzeuge wurden vom Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) korrekt an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) übergeben.

Zu Frage 5:

- *Wurde dieser Zug im Hinblick auf das IBE/Schienenmaut „system“ gemäß oder realitätsgemäß erfasst und verrechnet?*

Gemäß § 69 (1) EisbG 1957 hat der Zugangsberechtigte das für den Zugang festgesetzte Benützungsentgelt an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu entrichten. Der Zug wurde entsprechend den Angaben der ÖBB realitätsgemäß erfasst und verrechnet.

Zu Frage 6:

- *Welche Ladung wurde mit diesem Güterzug transportiert und welche Tonnage war dabei insgesamt konkret auf Schiene?*

Der Zug hatte lt. Angaben der ÖBB insgesamt 843 Tonnen und war mit einer gemischten Ladung (Fruchtsäfte, Mischgut, Materialien und Maschinen für Eisenbahnbau) beladen.

Zu Frage 7:

- *Ist es auf einer Strecke mit langen, starken Steigungen wie der Arlberg-Westrampe wirklich völlig unerheblich für die Sicherheit aller Beteiligten, wenn ein Güterzug mit größerer Länge und offenbar mehreren Wagen mehr als vorgesehen und datenmäßig erfasst bergauf unterwegs ist?*

In den Schienennetznutzungsbedingungen (SNNB) erfolgen die technische Beschreibung der Strecken und die betrieblichen Bedingungen für den Zugang zum Schienennetz der ÖBB unter Berücksichtigung der rechtlichen Vorgaben z.B. den Bestimmungen des Eisenbahngesetz 1957 und der Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung (EisbBBV).

Gemäß den eingeholten Recherchen erfolgte die Zugvorbereitung für den betreffenden Zug vor der Abfahrt im Bahnhof Bludenz ordnungsgemäß (wie dieser in der Realität geführt wurde) und unter Berücksichtigung der relevanten Sicherheitsbestimmungen wie z.B. Bremsprobe, Bremsberechnung etc.

Zu Frage 8:

- *Was wäre geschehen, wenn der Fahrdienstleiter a) nicht oder b) deutlich später auf den Fehler aufmerksam geworden wäre?*

Einleitend wird festgehalten, dass für die Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebes sowohl technische als auch ausführende betriebliche Vorkehrungen vorgesehen sind.

Im konkreten Fall erfolgten nach eingeholten Recherchen bei der für den Fahrweg verantwortlichen ÖBB-Infrastruktur AG die eingestellten und gesicherten Fahrstraßen für beide Züge im Bahnhof Hintergasse nach den Sicherheitsanforderungen des Bahnbetriebes.

Bedingt durch die Tatsache, dass der Güterzug für das befahrene Gleis 2 (signalabhängige Länge des Gleises 350 Meter, Länge des Güterzuges 376 Meter) zu lang war, war eine Kreuzung der beiden Züge im Bahnhof Hintergasse nicht mehr möglich. Diese betriebliche Situation führte dazu, dass der Fahrdienstleiter das Ausfahrtsignal R811 für den Railjet 162 in Stellung „Halt“ belassen musste, wodurch es zu einem sicheren Anhalten des Railjets 162 vor dem haltzeigenden Ausfahrtsignal kam. Die Fahrtmöglichkeit wird sowohl technisch durch die Sicherungsanlage als auch organisatorisch durch Vorschriftenbestimmungen ausgeschlossen. Zur Lösung dieser dispositiven entstandenen Situation wurde darauffolgend der RJ 162 unter Einhaltung aller Sicherheitsbestimmungen zum Bahnhof Dalaas zurückgeführt und konnte nach Freifahren des Bahnhofes Hintergasse die Fahrt fortsetzen.

Die für den Güterzug 45 717 erforderlichen Daten der Schienenfahrzeuge wurden vom Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), wie auch bei Fragen 2 bis 4 angeführt, korrekt an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) übergeben. Die betriebliche Datenweitergabe der ÖBB - Infrastruktur AG dient grundsätzlich dispositiven Zwecken. Da es sich bei diesen Abweichungen um keine sicherheitsrelevanten Belange handelt, wären die Auswirkungen in beiden Fällen a) und

b) der Fragestellung ebenfalls nur dispositive Maßnahmen und ev. Zugverspätungen an einer anderen Stelle gewesen.

Zu Frage 9:

- *Wie ist es möglich, dass ein Zug mit derart offenkundig fehlerhaften Angaben seinen Ausgangsbahnhof überhaupt verlassen bzw. gegebenenfalls im jeweiligen Grenzbahnhof unbemerkt so übernommen werden kann?*

Die Daten des Zuges wurden seitens des Eisenbahnverkehrsunternehmens ordnungsgemäß aufgenommen und an den Eisenbahninfrastrukturbetreiber weitergeleitet. Es gab lediglich eine Abweichung bei der internen Weitergabe der Daten der ÖBB - Infrastruktur AG zu dispositiven Zwecken.

Zu den Fragen 10 und 11:

- *Trifft es zu, dass eine derartige Fehleingabe im „System“ der ÖBB zuvor noch nie vorgekommen ist?*
- *Falls dies nicht zutrifft – wieviele weitere Fälle von Zügen, die in der Realität länger als „im System“ waren, sind in den letzten fünf Jahren a) in Österreich insgesamt, b) in der Region Tirol-Vorarlberg vorgekommen?*

Der genannte Fall ist lt. Angaben der ÖBB ein Einzelfall und wurde einer genauen Fehleranalyse durch die ÖBB - Infrastruktur AG unterzogen. Danach wurden vom Unternehmen bereits im Rahmen der Unternehmensverantwortung entsprechende Maßnahmen zur Verhinderung einer Wiederholung gesetzt.

Zu den Fragen 12, 13 und 14:

- *Welche Konsequenzen hat a) die Eisenbahnsicherheitsbehörde, b) die Unfalluntersuchungsstelle aus diesen früheren Vorfällen bereits gezogen?*
- *Welche Konsequenzen hat a) die Eisenbahnsicherheitsbehörde, b) die Unfalluntersuchungsstelle aus diesem nunmehrigen Vorfall bereits gezogen?*
- *Welche Konsequenzen wird a) die Eisenbahnsicherheitsbehörde, b) die Unfalluntersuchungsstelle aus diesem nunmehrigen Vorfall darüber hinaus noch bis wann ziehen?*


Einleitend zu dieser Frage ist anzuführen, dass die Grundverantwortung für die Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebes einschließlich des Treffens von (proaktiven) Vorkehrungen und (reaktiven) Verbesserungsmaßnahmen bei den jeweiligen Eisenbahnunternehmen liegt. Die Untersuchung von Unfällen und Störungen durch die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes erfolgt unter auf Grundlage der in der „Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit (RL 2004/49/ EG)“ enthaltenen gemeinschaftsrechtlichen und im nationalen Unfalluntersuchungsgesetz (UUG 2005) enthaltenen nationalen Regelungen. In diesen Rechtsvorschriften ist unter anderem festgelegt, welche Vorfälle jedenfalls zu untersuchen sind bzw. für welche Vorfälle unter bestimmten Voraussetzungen eine Sicherheitsuntersuchung eingeleitet werden kann.

Grundlage für die Entscheidung zur Einleitung einer Sicherheitsuntersuchung ist jedenfalls das Vorhandensein einer entsprechenden Meldung über einen Vorfall durch das Eisenbahnunternehmen. Im Eisenbahngesetz (EisbG 1957) ist festgelegt, dass die Eisenbahnunternehmen verpflichtet sind, Unfälle und Störungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes zu melden. Der Umfang und die Form der Meldungen sind in einer Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie (MeldeVO-Eisb 2006) geregelt.

Da es sich – nach durchgeführten Recherchen - im Sinne der Meldeverordnung um kein meldepflichtiges Ereignis gehandelt hat, ist auch keine Meldung bei der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes eingegangen.

Der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes liegen keine Meldungen über gleichartige Fälle aus den letzten fünf Jahren vor. Unabhängig davon finden jedoch außergewöhnliche Vorkommnisse Berücksichtigung in der Setzung der Schwerpunkte der eisenbahnbehördlichen Aufsichtstätigkeit.

Alois Stöger

Hinweis	Dieses Dokument wurde am 31.3.2015 um 18:28:20+01:00 elektronisch signiert. 3133/AP-XXV-GR- Anfragebeantwortung	
 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Datum	2015-02-10T18:28:20+01:00
	Seriennummer	437268
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH, C=AT	
Signaturwert	ijjrGGTxmKVzvRN0D+dVr3wuKPyPGCr6mF3k9dyulnaroVDhi14BJk45jbBHWFhvRp15bJ51RfZkCZj2K3Fm6is0DQk0RfrklVoTe3IOb4oNKN71LL6dGTYkTiB0l83w4W1GFkFYF4Jc2hZiOnJwOwbD8CAbp0mXfRvqXwOw4Jg=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	