

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0005-I/PR3/2015
DVR:0000175

Wien, am 03. April 2015

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Willi, Freundinnen und Freunde haben am 5. Februar 2015 unter der **Nr. 3619/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend falsche Achsen am Railjet – Sicherheitsproblem oder Aufsichtsproblem? gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 4:

- Nach diesbezüglichen Presseberichten soll bereits Anfang November 2014 der Einbau der falschen Achsen in die Railjet-Garnituren bekannt geworden sein. Tatsächlich sollen die falschen Achsen zu diesem Zeitpunkt schon seit eineinhalb Jahren eingebaut gewesen sein (Bericht Tageszeitung „Kurier“ vom 20. November 2014).
 - a) Zu welchem Zeitpunkt hat die Eisenbahnbehörde im Verkehrsministerium vom Einbau der falschen Achsen bei den Railjet-Garnituren erfahren?
 - b) Können Sie ausschließen, dass der Einbau der falschen Achsen in die Railjet-Garnituren der Eisenbahnbehörde vor dem November 2014 bekannt war?
- Nach den Presseberichten über die falsch montierten Railjet-Achsen hat die Eisenbahnbehörde im Verkehrsministerium bereits Mitte November 2014 „umfangreiche Recherchen“ eingeleitet. Die Leiterin der Eisenbahnbehörde SCin Ursula Zechner soll in diesem Zusammenhang sogar an einem Sonntagabend „ein E-Mail an die Bahn“

geschrieben haben und dabei eine „schriftliche Sicherheitsgarantie“ und die Übernahme der „Haftung für allfällige aus dem Achsproblem resultierende Unfälle“ eingefordert haben (Bericht Tageszeitung „Kurier“, 20. November 2014). Die „umfangreichen Recherchen“ der Eisenbahnbehörde waren Mitte Dezember 2014 offenbar noch nicht abgeschlossen (Bericht Tageszeitung „Kurier“, 13. Dezember 2014). Auch seitdem wurde öffentlich nichts von entsprechenden Recherche-Ergebnissen bekannt.

- a) Was haben die sichtlich jedenfalls zeitlich umfangreichen Recherchen der Eisenbahnbehörde zwischenzeitlich ergeben?
- b) Welche Maßnahmen hat die Eisenbahnbehörde aufgrund des Ergebnisses der umfangreichen Recherchen mittlerweile eingeleitet und umgesetzt?
- c) Welches Ergebnis hat das „E-Mail an die Bahn“ am Sonntagabend erbracht?
- d) Bis wann können abschließende Untersuchungsergebnisse der Eisenbahnbehörde und ein Maßnahmenkatalog über künftige Verbesserungserfordernisse erwartet werden?
- e) Erachten Sie es im Sinne der Eisenbahnsicherheit für zielführend, für mögliche Unfallrisiken Haftungen einzufordern, anstatt diese Unfallrisiken zügig und nachhaltig zu beseitigen?

Einleitend ist anzumerken, dass die Grundverantwortung für die Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebes einschließlich des Treffens von (proaktiven) Vorkehrungen und (reaktiven) Verbesserungsmaßnahmen in allererster Linie bei den jeweiligen Eisenbahnunternehmen liegt. Dazu zählen auch die Überprüfung der korrekten Anwendung und der Effektivität aller Prozesse und Verfahren im Sicherheitsmanagementsystem, einschließlich der technischen, betrieblichen und organisatorischen Maßnahmen zur Risikokontrolle einschließlich der Ermittlung und Umsetzung geeigneter Präventiv- und/oder Korrekturmaßnahmen.

Sowohl nach dem nationalen Eisenbahnrecht (z.B. Eisenbahngesetz) als auch nach dem Unionsrecht (z.B. Verordnung (EG) Nr. 352/2009 über die Festlegung einer gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken) hat die Eisenbahnbehörde sicherzustellen, dass Eisenbahnunternehmen diesen rechtlichen Verpflichtungen nachkommen.

Die behördliche Aufsichtstätigkeit beim Hervorkommen von Unregelmäßigkeiten lässt sich grob auf zwei verschiedene Fragen aufteilen, nämlich einerseits wie der rechtskonforme Zustand wieder hergestellt wird, und andererseits welche Maßnahmen erforderlich sind, damit eine derartige Situation künftig verhindert werden kann.

Im konkreten Fall hat die Eisenbahnbehörde unmittelbar mit Bekanntwerden der Unregelmäßigkeiten am 14. November 2014 ein eisenbahnaufsichtsbehördliches Verfahren eingeleitet. Als Sofortmaßnahme wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf maximal 200 km/h für sämtliche Railjet-Garnituren, bei denen der Radsatztausch noch nicht durchgeführt werden konnte, verfügt. Der Austausch aller betroffenen Railjet-Radsätze war mit 22. November 2014 (somit acht Tage nach der Erstinformation) abgeschlossen.

Die Untersuchungen des Eisenbahnunternehmens zur Frage, wie es zur Unregelmäßigkeit kommen konnte und die Ausarbeitung von Maßnahmen, durch die eine derartige Situation künftig verhindert werden kann, waren hingegen zeitaufwändiger (Gesamtanalyse des konkreten Anlassfalles, Verbesserungs- und Anpassungsbedarf von Arbeitsabläufen, Informationsfluss und Schnittstellen zwischen Besteller, Lieferant / Hersteller und Werkstätte). Dies gilt in der Folge in gleicher Weise für die Überprüfung durch die Behörde, ob die vom Unternehmen getroffenen Maßnahmen ausreichen oder ob allenfalls das Erfordernis besteht, darüber hinaus weitere Maßnahmen behördlich anzuordnen. Das aufsichtsbehördliche Verfahren in Zusammenhang mit der Aufarbeitung zum genannten konkreten Vorfall soll noch im ersten Halbjahr 2015 abgeschlossen werden.

Zu Frage 2:

- *Der Einbau der falschen Achsen in die Railjet-Garnituren soll bereits mehrere Wochen vor den ersten Presseartikeln in Bahnforen im Internet diskutiert worden sein. Es ist wohl davon auszugehen, dass die SpezialistInnen des Verkehrsministeriums derartige Informationsflüsse in Bahnforen laufend beobachten, bzw. von den ÖBB, die dies nachweislich tun, gegebenenfalls umgehend informiert werden.*
 - a) *In welcher Weise wurde auf die diesbezüglichen Vorinformationen seitens der Eisenbahnbehörde reagiert?*
 - b) *Welche Veranlassungen wurden daraufhin von der Eisenbahnbehörde getroffen?*

Die Durchsuchung des gesamten Internets auf, in oft anonymen Vermutungen und Unterstellungen, möglicherweise versteckte Informationen mit Eisenbahnbezug – und Prüfung auf deren Wahrheitsgehalt – ist keine Behördenaufgabe und überdies faktisch unmöglich.

Zu Frage 3:

- *Führende Bedienstete des Verkehrsministeriums sind (gegen Aufwandsentschädigung) in den Aufsichtsräten der verschiedenen ÖBB-Eisenbahnunternehmen vertreten. Es ist daher zu erwarten, dass diese in den Aufsichtsräten den diesbezüglichen Versäumnissen nachgegangen sind.*
 - a) *Die Railjet-Garnituren werden von der ÖBB-Personenverkehr AG betrieben. Sind im Aufsichtsrat der ÖBB-Personenverkehr AG auch Bedienstete des Verkehrsministeriums vertreten?*
 - b) *Was haben die VertreterInnen des Verkehrsministeriums im Aufsichtsrat der ÖBB-Personenverkehr AG in der Angelegenheit konkret veranlasst?*
 - c) *Ab welchem Zeitpunkt sind die VertreterInnen des Verkehrsministeriums im Aufsichtsrat der ÖBB-Personenverkehr AG tätig geworden?*
 - d) *Die Railjet-Garnituren werden von der ÖBB-Technische Services GmbH gewartet. Sind im Aufsichtsgremium der ÖBB-Technische Services GmbH auch Bedienstete des Verkehrsministeriums vertreten?*
 - e) *Was haben die VertreterInnen des Verkehrsministeriums im Aufsichtsgremium der ÖBB-Technische Services GmbH in der Angelegenheit konkret veranlasst?*
 - f) *Ab welchem Zeitpunkt sind die VertreterInnen des Verkehrsministeriums im Aufsichtsgremium der ÖBB-Technische Services GmbH tätig geworden?*

Weder im Aufsichtsrat der ÖBB-Personenverkehr AG noch im Aufsichtsrat der ÖBB-Technische Services GmbH sind VertreterInnen des Verkehrsministeriums tätig.

Zu Frage 5:

- *Nach den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes haben Eisenbahnverkehrsunternehmen jedes Jahr vor dem 30. Juni einen Sicherheitsbericht vorzulegen, in dem auch die Ergebnisse interner Sicherheitsprüfungen sowie Angaben über Mängel und Störungen, die die Eisenbahnsicherheit beeinträchtigen, enthalten sein müssen. Dies betrifft im vorliegenden Fall die ÖBB-Personenverkehr AG als Betreiberin der Railjet-Garnituren und die ÖBB-Technische Services GmbH als beauftragte Werkstätte, die beide als Eisenbahnverkehrsunternehmen zugelassen sind.*
 - a) *Haben die ÖBB-Personenverkehr AG und die ÖBB-Technische Services GmbH die Sicherheitsberichte im Juni 2014 zeitgerecht vorgelegt?*
 - b) *Welche Ergebnisse enthielten die Sicherheitsberichte der ÖBB-Personenverkehr AG und der ÖBB-Technische Services GmbH vom Juni 2014 über die Ergebnisse interner Sicherheitsprüfungen?*
 - c) *Welche Ergebnisse enthielten die Sicherheitsberichte der ÖBB-Personenverkehr AG und der ÖBB-Technische Services GmbH vom Juni 2014 über Mängel und Störungen, die die Eisenbahnsicherheit beeinträchtigen?*

- d) *Bis wann wurden die Sicherheitsberichte der ÖBB-Personenverkehr AG und der ÖBB-Technische Services GmbH vom Juni 2014 von der Eisenbahnbehörde inhaltlich nachgeprüft?*
- e) *Gab es in den Sicherheitsberichten der ÖBB-Personenverkehr AG und der ÖBB-Technische Services GmbH vom Juni 2014 Hinweise auf die falsch montierten Railjet-Achsen?*
- f) *Sofern die Sicherheitsberichte vom Juni 2014 die falsch montierten Railjet-Achsen nicht berücksichtigt haben – welche Konsequenzen wird dies seitens der Eisenbahnbehörde für die ÖBB-Personenverkehr AG und die ÖBB-Technische Services GmbH haben?*

Gemäß § 39d EisbG haben Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich und Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit Sitz in Österreich der Behörde jedes Jahr vor dem 30. Juni einen Sicherheitsbericht vorzulegen, der sich auf das vorangegangene Kalenderjahr bezieht und der Folgendes zu enthalten hat:

1. Angaben darüber, wie die unternehmensbezogenen Sicherheitsziele erreicht wurden,
2. die österreichischen und die gemeinsamen Sicherheitsindikatoren, soweit sie für das jeweilige Eisenbahnunternehmen von Belang sind,
3. die Ergebnisse interner Sicherheitsüberprüfungen und
4. Angaben über Mängel und Störungen, die die Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder des Verkehrs auf der Eisenbahn beeinträchtigt haben.

ÖBB-Personenverkehr AG und ÖBB-Technische Services GmbH haben die fristgerecht abgeschlossenen Sicherheitsberichte für den Berichtszeitraum 2013 gemäß den Anforderungen des § 39d EisbG vorgelegt. Informationen zum angesprochenen Vorfall waren in den Sicherheitsberichten 2013 nicht enthalten.

Zu Frage 6:

- *Die unzulässig bestückten Railjet-Garnituren waren offensichtlich auf der Infrastruktur der ÖBB-Infrastruktur AG unterwegs.*
- Welche Maßnahmen hat die ÖBB-Infrastruktur AG nach Bekanntwerden der Montagefehler im Rahmen der Netzzulassung verfügt?*
 - Sind im Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG auch Bedienstete des Verkehrsministeriums vertreten?*
 - Was haben die VertreterInnen des Verkehrsministeriums im Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG in der Angelegenheit konkret veranlasst?*
 - Ab welchem Zeitpunkt sind die VertreterInnen des Verkehrsministeriums im Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG tätig geworden?*
 - Sind bei der ÖBB-Infrastruktur AG auch StaatskommissärlInnen des Verkehrsministeriums bestellt?*
 - Was haben die StaatskommissärlInnen des Verkehrsministeriums bei der ÖBB-Infrastruktur AG über die gemachten Wahrnehmungen bei der ÖBB-Infrastruktur AG in dieser Angelegenheit an Sie berichtet?*

Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG wurde – nach Verfügung und Information durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen ÖBB-Personenverkehr AG – die Maximalgeschwindigkeit für die betroffenen Züge mittels Befehlsvorschreibungen auf 200 km/h beschränkt.

Im Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft ist ein Vertreter des bmvit tätig.

Staatskommissäre werden seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie seit August 2012 nicht mehr entsandt.

Alois Stöger

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Datum	2015-04-03T11:20:50+02:00
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	T2RPoiTinb4+jrNd4OKYE15YlotBduYCoRC5SFki8ppEgCl1coojpFK6Sbt5mU2gd kYv/5nOCxWOa8or83RRAlDbpzC/CHs xvX4pbCjkJcW6dXKlwSA1V4T40h7EUf4nap yaYpDgGioF9fO/R0a1HbBQXES90x416z5J0wgxhWmRkEb8/J8EmbMjzkW0bsR8hN G5PG1Bn+jTlxhkgHILiRflat4HTsr01YulPbs3ZkCGMlajDVTri/1zo8aXTlc4Bpe2 dJJkU5rJUrFyuQg9kl2IQEU3dzMoMER7T1ZF0oIAOpMFVEI49lqGQu3UZ94SSis 7TfvubRSfqoQyoTjQ==	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	