

3282/J XXV. GP

Eingelangt am 11.12.2014

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

Anfrage

der Abgeordneten Dr. Harald Walser, Freundinnen und Freunde an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend gescheiterte Zugbegegnung am Arlberg

Am 1.12.2014 kam es bei der Fahrt einer Railjet-Garnitur (RJ 162) von Budapest nach Zürich auf der Arlberg-Westrampe zu einer „Schreck-Stunde“ für die Fahrgäste: Wie unter anderem der Schweizer „Tages-Anzeiger“ und die Vorarlberger Nachrichten berichteten, musste der Zug bald nach dem Passieren des Arlbergtunnels auf freier Strecke plötzlich anhalten. Von Zugbegleiter-Seite wurden die Fahrgäste informiert, dass „ein anderer Zug den Weg versperre“, was für einige Fahrgäste nach „Beinahekatastrophe“ klang und Mitreisenden zufolge entsprechende Irritationen auslöste. Nach etwa 15 Minuten Stehzeit musste die Railjet-Doppelgarnitur dann bergauf in den nächstgelegenen größeren Bahnhof zurückziehen. Erst dort konnte dann der in Richtung Innsbruck fahrende Gegenzug passieren, und der ÖBB-Railjet konnte mit einiger Verspätung seine Fahrt Richtung Rheintal und Schweiz fortsetzen.

Der regional zuständige ÖBB-Sprecher klärte den erwähnten Medien gegenüber auf, dass der ÖBB-Railjet in einem kleinen Bahnhof zwischen Langen am Arlberg und Bludenz (konkret: Bahnhof „Hintergasse“ bei Dalaas) einen Güterzug hätte kreuzen sollen. Dieser war jedoch zu lang, sodass „die letzten Wagen“ noch auf der eingleisigen Strecke standen und für den entgegenkommenden Premium-Zug die Durchfahrt blockierten. „Der Fahrdienstleiter erkannte das Problem, ließ den Railjet noch auf offener Strecke stoppen und schließlich in den nächsten Bahnhof zurückziehen“, so ein Zeitungsbericht.

Laut dem ÖBB-Sprecher waren beim Güterzug falsche Daten bezüglich seiner Länge ins System eingegeben worden. Dies sei seines Wissens noch nie vorgekommen. Es sei durch den Zwischenfall zu keiner Zeit eine Gefährdung der Zugpassagiere vorgelegen; „niemand ist durch den Vorfall nur irgendwie in Gefahr gebracht worden“.

Selbst wenn dies zutrifft, wirft dieses Vorkommnis aber einige Fragen auf.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE

- 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?
- 2) Wieviel länger als angegeben war der Zug in der Realität?
- 3) Wieviel schwerer als angegeben war der Zug in der Realität?
- 4) Hatte der Zug auch mehr Wagen als „im System“ erfasst? Wenn ja, wie viele mehr?
- 5) Wurde dieser Zug im Hinblick auf das IBE/Schienenmaut „system“gemäß oder realitätsgemäß erfasst und verrechnet?
- 6) Welche Ladung wurde mit diesem Güterzug transportiert und welche Tonnage war dabei insgesamt konkret auf Schiene?
- 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?
- 8) Was wäre geschehen, wenn der Fahrdienstleiter a) nicht oder b) deutlich später auf den Fehler aufmerksam geworden wäre?
- 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?
- 10) Trifft es zu, dass eine derartige Fehleingabe „im System“ der ÖBB zuvor noch nie vorgekommen ist?
- 11) Falls dies nicht zutrifft – wieviele weiteren 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?
- 12) Welche Konsequenzen hat a) die Eisenbahnsicherheitsbehörde, b) die Unfalluntersuchungsstelle aus diesen früheren Vorfällen bereits gezogen?
- 13) Welche Konsequenzen hat a) die Eisenbahnsicherheitsbehörde, b) die Unfalluntersuchungsstelle aus diesem nunmehrigen Vorfall bereits gezogen?
- 14) Welche Konsequenzen wird a) die Eisenbahnsicherheitsbehörde, b) die Unfalluntersuchungsstelle aus diesem nunmehrigen Vorfall darüber hinaus noch bis wann ziehen?