

Anfrage

der Abgeordneten Elisabeth Götze, Freundinnen und Freunde
an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
betreffend 10. Jahrestag des schweren Güterzugsunfalls am Semmering – könnte
ein solcher wieder passieren?

BEGRÜNDUNG

Vor 10 Jahren, am 1.12.2015, kam es auf der Semmering-Bergstrecke zu einem schweren Zugsunfall.

Nach Lösung sowohl der indirekten als auch der direkten Bremse durch den Triebfahrzeugführer rollte ein Güterzug rückwärts talwärts. Er kollidierte bei Breitenstein in einem zwischen zwei Viadukten gelegenen Tunnel (Pollereswand-Tunnel) mit einer Lok. Dabei entgleisten etliche mit (zum Glück leeren) Containern beladene Waggons. Ein Schwerverletzter war zu beklagen, weiters ein Schaden von rund 4 Mio. Euro sowie aufgrund der komplexen Bergung und Sanierung eine beinahe zweiwöchige Sperre der gesamten Bahnstrecke. Wie durch ein „Wunder“ ist nicht mehr passiert.

Ursprünglicher Auslöser des schweren Unfalls war ein in der Slowakei zusammengestellter sogenannter "Vertrauenszug"¹, der dieses Vertrauen nicht rechtfertigte, sondern mit offenbar 205 Tonnen zu viel Gewicht bergwärts fuhr. Die Zughakenreißgrenze wäre damit weit überschritten gewesen. Daraufhin kam es auf der Strecke mit ihrer starken Steigung zu einer Zugtrennung. Laut Untersuchungsbericht war beim dafür ursächlichen Wagen (der Türkischen Staatsbahnen) die Zugvorrichtung vor dem Vorfall geschädigt und unzulässigerweise geschweißt worden. Der Folgezug – der dann in den Unfall verwickelte Leercontainerzug am Rückweg zum Adriahafen – musste anhalten. Er sollte in der Folge durch eine als Hilfszug zugeführte Lok zum Bahnhof Breitenstein zurückgeschleppt werden, zwecks Gleiswechsel, um so die Bergfahrt am blockierten Zugtrennungs-Zug vorbei fortsetzen zu können. Zwischen diesem Folgezug und der Hilfslok kam es dann zur folgenschweren Kollision: Der Lokführer des Folgezugs hatte aus nicht ganz nachvollziehbaren Gründen die Bremsen seines Zugs gelöst; er sagte aus, einen Ruck verspürt zu haben und ging - ohne sich konkret davon zu überzeugen und ohne, dass die vorgeschriebene Kommunikation aufgebaut worden wäre - davon aus, dass dies die Hilfslok beim Ankuppeln gewesen wäre. Daraufhin

¹ Güterzüge, die innerhalb der EU verkehren und im Normalfall nicht mehr bzw. nur mehr stichprobenmäßig auf Schäden an den Güterwaggons von fachkundigem technischem Personal untersucht werden.

rollte der Zug talwärts der Hilfslok entgegen und kollidierte bei einer Geschwindigkeit von etwa 60 km/h schließlich mit dieser. Es wurde damals von Glück gesprochen, dass weder ein Personenzug noch ein vollgeladener Güterzug involviert waren.

Der nach langem Dienst – über Vordienste etc. ist dem Untersuchungsbericht nichts zu entnehmen – wohl auch ermüdet gewesene Lokführer des Folgezugs stand 2017 wegen grob fahrlässiger Körperverletzung vor Gericht, bekam im Verfahren jedoch eine Diversion.

Neben

1. der Überladung des „Vertrauenszugs“,
2. der Frage, ob beim „Folgezug“ das an sich vorgesehene Nachschiebetriebfahrzeug (vor dem Semmering wurde stattdessen eine für das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) kostengünstigere zusätzliche Vorspannlok beigegeben) nicht den Unfall verhindert hätte,
3. der möglichen Er- oder Übermüdung des „Folgezug“-Triebfahrzeugführers - nach langer Fahrzeit, über Fahrzeiten und Ruhezeiten davor ist nichts bekannt, der Untersuchungsbericht der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (SUB) tut entsprechende Hinweise auf ungeklärte Punkte und entsprechende Fragen kurz als „nicht unfallkausal“ ab -

tauchten im Zug der Unfallberichterstattung und Unfalluntersuchung weitere Fragen auf, wie

4. Funklöcher entlang der Semmering-Bergstrecke (im Untersuchungsbericht der SUB zu diesem Unfall ist etwa von „einer äußerst schwierig herzustellenden Kontaktaufnahme“ die Rede, die im Bericht dokumentierte sehr kritische Stellungnahme der Sicherheitsbehörde im damaligen BMVIT spricht einen möglichen „Mangel in der Anwählbarkeit über GSM-R“ an) auf,
sowie schließlich
5. die Tatsache, dass in nur 18 Tagen im Zeitraum rund um den Unfall (21.11. bis 09.12.2015) neun Mal Züge in Österreich erkanntermaßen überladen unterwegs waren.

Der Unfalluntersuchungsbericht wurde am 28.11.2017 veröffentlicht. Im Rahmen der Unfalluntersuchung wurden keinerlei Sicherheitsempfehlungen von der SUB ausgesprochen, was nur durch das Ausklammern diverser Vor- und Begleitfaktoren des Unfalls möglich war, aber dennoch erstaunlich bleibt.

Allerdings ist im Untersuchungsbericht von (sozusagen „freiwillig“ erfolgten) umfassenden Schulungsmaßnahmen bei den beteiligten EVUs die Rede: „Unter Zugrundelegung der Erkenntnisse aus dem gegenständlichen Vorfall wurden durch die beteiligten Eisenbahnunternehmen umfassende Schulungsmaßnahmen in die Wege geleitet.“

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE

1. Wie viele Überladungen sind bei sogenannten „Vertrauenszügen“ im Österreichischen Schienennetz in den Jahren 2020 bis 2025 jeweils aktenkundig geworden?
2. Welche Grenzübergänge haben wie viele dieser überladenen „Vertrauenszüge“ bei der Einfahrt nach Österreich in den Jahren 2020 bis 2025 jeweils benutzt? Bitte die Daten je Grenzübergang und Jahr separat listen.
3. Welche konkreten Maßnahmen wurden bzw. werden seitens der Eisenbahnsicherheitsbehörde in Ihrem Haus gesetzt, um die in den Fragen 1 und 2 angesprochenen Zahlen Richtung Null zu reduzieren?
4. Welche sonstigen Missstände (z.B. unzulässige Reparaturen an Wagen, nicht mit den getätigten Angaben übereinstimmende Zahl der Wagen des Zuges, Fahr-/Ruhezeiten des fahrenden Personals, Wartungsmängel, ...) waren bei sogenannten „Vertrauenszügen“ im Österreichischen Schienennetz in diesen Jahren festzustellen?
5. Welche konkreten Maßnahmen wurden bzw. werden seitens der Eisenbahnsicherheitsbehörde in Ihrem Haus gesetzt, um diese weiteren Missstände bei sogenannten „Vertrauenszügen“ im Österreichischen Schienennetz Richtung Null zu reduzieren?
6. Wie oft kommt es im Schienenverkehr jährlich zu a) Unfällen, b) Vorfällen infolge übermüdeten Fahrpersonals, und wie ist die Tendenz dieser Zahlen?
7. Wird bei der Frage, ob Zügen für Bergstrecken wie über den Semmering Nachschiebefahrzeuge oder Vorspannloks beigegeben werden, konsequent Sicherheitsüberlegungen der Vorrang vor Kostenüberlegungen der beteiligten EVUs gegeben? Wenn nein, warum nicht?
8. Wie steht es aktuell um die in der Aufarbeitung des Semmering-Bahnunfalls am 1.12.2015 mehrfach thematisierten Funklöcher entlang der Semmering-Bergstrecke („äußerst schwierig herzustellende Kontaktaufnahme“ laut Untersuchungsbericht der SUB, von der Sicherheitsbehörde im damaligen BMVIT selbst angesprochener möglicher „Mangel in der Anwählbarkeit über GSM-R“)? Welche Schritte zur nachhaltigen Überwindung dieser sicherheitsgefährdenden Situation wurden seit Ende 2015 konkret gesetzt?
9. Gibt es weitere ähnliche Herausforderungen an anderen Strecken im österreichischen Schienennetz?
10. Im Unfalluntersuchungsbericht der SUB zum Semmering-Bahnunfall am 1.12.2015 wurden keinerlei Sicherheitsempfehlungen ausgesprochen, jedoch wurden dem Bericht zufolge „unter Zugrundelegung der Erkenntnisse aus dem gegenständlichen Vorfall durch die beteiligten Eisenbahnunternehmen umfassende Schulungsmaßnahmen in die Wege geleitet“.

- a) Wie wurde von wem sichergestellt, dass alle auch indirekt beteiligten Eisenbahnunternehmen (z.B. überladener Güterzug mit Zugtrennung vor dem Unfallzug, türkischer Wagen mit illegal repierter Zugeinrichtung in diesem Zug, ...) die nötigen Konsequenzen aus diesem Gesamt- „Vorfall“ ziehen?
- b) Wie und wann wurden Inhalt und Vollendung der „umfassenden Schulungsmaßnahmen“ der „beteiligten Eisenbahnunternehmen“ dokumentiert und der Aufsichtsbehörde nachgewiesen?

Handwritten signatures of three people:

- Stephan R.
- Götz P.
- (Michael Schallhart)

PRAMMER

Handwritten signature of Robert Z.

