

# Republik Österreich

## Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie



### Bundesanstalt für Verkehr Unfalluntersuchung Fachbereich Schiene Untersuchungsbericht

<b>Geschäftszahl:</b>	BMVIT-795.050-II/BAV/UUB/SCH/2007
<b>Vorfall:</b>	Kollision Zug EC 196 mit Personengruppe
<b>Ort des Vorfalles:</b>	Österreichische Bundesbahnen, Strecke 10105, zwischen Bahnhof Bregenz und Bahnhof Lochau-Hörbranz
<b>Datum des Vorfalles:</b>	29. Dezember 2006

Die Untersuchung erfolgt in Übereinstimmung mit dem mit 01.01.2006 in Kraft getretenen Bundesgesetz, mit dem die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes errichtet wird (Unfalluntersuchungsgesetz) und das Luftfahrtgesetz, das Eisenbahngesetz 1957, das Schifffahrtsgesetz und das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert werden sowie auf Grundlage der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und Rates vom 29. April 2004.

Zweck der Untersuchung ist ausschließlich die Feststellung der Ursache des Vorfalles zur Verhütung künftiger Vorfälle. Die Untersuchung dient nicht der Feststellung des Verschuldens oder der Haftung.

*Bundesanstalt für Verkehr  
Unfalluntersuchung Fachbereich Schiene  
Lohnergasse 9, A-1210 Wien  
Tel.. +43(0)1-27760-7500, Fax: +43(0)1-27760-9298, email: uus-schiene@bmvit.gv.at*

## Inhaltsverzeichnis

	Verzeichnis der Abkürzungen	2
	Zusammenfassung	3
1.	Ort	3
2.	Zeitpunkt	3
3.	Witterung, Sichtverhältnisse	3
4.	Zusammensetzung der beteiligten Fahrt	4
5.	Besondere örtliche Verhältnisse	5
6.	Hergang	7
7.	Verletzte	8
8.	Sachschaden	9
9.	Betriebsbehinderungen	9
10.	Beteiligte Bedienstete und Auftragnehmer sowie sonstige Beteiligte und Zeugen	9
11.	Beweismittel / Auswertungsergebnisse	9
11.1.	Registriereinrichtung des Tzf 421.397-1	9
11.2.	Sprachspeicheraufzeichnung	9
11.3.	Funkprotokoll	20
11.4.	Aussagen Beteiligter	22
11.4.1	Aussage des Notfalleiters der RVL-West Innsbruck	22
11.4.2	Aussage des Disponenten „Arlberg“ der RVL-West Innsbruck	22
11.4.3	Aussage des Fdl „Strecke“ Bf Wolfurt	22
11.4.4	Aussage des Fdl „Außendienst“ Bf Wolfurt	23
11.4.5	Aussage des Tzf Z 196	23
12.	Feststellungen und Schlussfolgerungen	24
12.1	Sonstige Unregelmäßigkeiten	28
13.	Ursache	30
14.	Sicherheitsempfehlungen	31
	Eingelangte Stellungnahmen	33
	Berücksichtigte Stellungnahmen	33

## Verzeichnis der Abkürzungen

ASchG	ArbeitnehmerInnenschutzgesetz
Bf	Bahnhof
DA	Dienstanweisung
DV	Dienstvorschrift
DB-AG	Deutsche Bahn AG
EisbAV	Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung
Fdl	Fahrdienstleiter
Hbf	Hauptbahnhof
IM	Infrastruktur Manager (Infrastrukturbetreiber)
km	Kilometer
LLZ	Landesleitzentrale der Polizei
NFL	Notfalleiter
NFM	Notfallmanagement
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
RU	Railway Undertaker (Eisenbahnverkehrsunternehmen)
RFL	Rettungs- und Feuerwehrleitstelle
RVL	Regionale Verkehrsleitung
Tfz	Triebfahrzeug
Tzf	Triebfahrzeugführer
UUS-Schiene	Unfalluntersuchung Fachbereich Schiene
Vmax	Höchstgeschwindigkeit
VzG	Verzeichnis örtlich zulässiger Geschwindigkeiten
Wg.	Wagen
ZSB	Zusatzbestimmungen zur Signal- und Betriebsvorschrift

## **Vorfall**

### **Kollision Zug EC 196 mit Personengruppe**

#### **Zusammenfassung**

Am 29. Dezember 2006 ab ca. 09:01 Uhr, im km 7,760 auf Gl 1 der eingleisigen ÖBB-Strecke 10105, zwischen dem Bf Bregenz und dem Bf Lochau-Hörbranz waren drei Mitarbeiter der Exekutive mit zwei Bestattern im Einsatz, um die Leiche einer getöteten Person zu bergen und Spuren zu sichern. Die Person wurde am 29. Dezember 2006 um ca. 05:45 Uhr von Z 5602 erfasst und dabei getötet, konnte vorerst trotz Nachschau weder durch Mitarbeiter der ÖBB, noch durch die Sicherheitsorgane aufgefunden werden. Als die getötete Person durch einen Passanten entdeckt wurde, nahm ein Mitarbeiter der Polizeiinspektion Lochau mit zwei weiteren Polizeibeamten des Bezirkspolizeikommandos Bregenz die Ermittlungen auf.

Der Vorfalldbereich liegt in einem Rechtsbogen und ist rechts der Bahn (jeweils Richtung Bregenz) mit einem Zaun und starkem Grünwuchs begrenzt, wodurch die Sicht in den Bogenverlauf stark eingeschränkt ist.

Um 10:08 Uhr befuhr der Z 196 mit einer Geschwindigkeit von 86 km/h den Gleisbogen, in dem drei Exekutivbeamte und zwei Bestatter tätig waren. Der Tzfz des Z 196 konnte die am Gleis arbeitenden Personen durch die beeinträchtigte Sicht in den Gleisbogen erst auf eine Entfernung von ca. 100 m erkennen. Trotz sofort eingeleiteter Schnellbremsung konnte die Kollision mit den im Gleisbereich befindlichen Personen nicht mehr verhindert werden. Der Z 196 kam 200 m nach dem Ansprechen der Bremse zum Stillstand.

Zwei Polizeibeamte und ein Bestatter, die mit dem Rücken zum Zug im Gleis arbeiteten, wurden von Z 196 erfasst, überrollt und getötet. Ein weiterer Polizeibeamter sowie ein Bestatter konnten sich aus dem Gefahrenraum in Sicherheit bringen.

Auf der Strecke 10105 war wegen der Untersuchungs- und Aufräumarbeiten der durchgehende Zugverkehr bis 15:59 Uhr unterbrochen, für Züge des Regional- und Nahverkehrs wurde ein Schienenersatzverkehr zwischen Bahnhof Bregenz und Bahnhof Lochau-Hörbranz eingerichtet.

#### **1 Ort**

- IM ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG
  - Strecke 10105, Innsbruck Hbf – Lindau Hbf
  - zwischen Bahnhof Bregenz und Bahnhof Lochau-Hörbranz
  - Gleis 1
  - km 7,760

#### **2 Zeitpunkt**

- Freitag, 29. Dezember 2006, 10:08 Uhr

#### **3 Witterung, Sichtverhältnisse**

- Es lagen keine witterungsbedingten Einschränkungen der Sichtverhältnisse vor.

#### 4 Zusammensetzung der beteiligten Fahrt

- Z 196 (Euro City Zug des RU ÖBB-Personenverkehr AG)
  - Zuglauf:  
von Bf München Hbf nach Bf Zürich Hbf
  - Zusammensetzung:
    - 334 t Gesamtzuggewicht
    - 185 m Gesamtzuglänge
    - 7 Wagen
    - Tfz 421.397-1
    - Buchfahrplan Heft 350 der ÖBB Infrastruktur-Betrieb AG
    - Fahrplanhöchstgeschwindigkeit 140 km/h
    - erforderliche Bremsleistung 92 %
    - vorhandene Bremsleistung 206 %
    - durchgehend und ausreichend gebremst

- 58 -

Heft 350



# BUCHFABRPLAN

## Heft 350

Hiezu gehören die Bildfahrpläne  
330, 350 und 360

Gültig vom 10.Dezember 2006 bis  
einschließlich 8.Dezember 2007

Der Buchfahrplan enthält P-Fahrpläne  
der Strecken

(Hall i.T.-) Innsbruck - Lindau  
Feldkirch - Buchs (SG)  
St.Margrethen - Bregenz - Lindau

**Nur für den Dienstgebrauch**  
Netzzugang-Trassenmanagement

Powered by SIEMENS

Heft 350

EC 192<sup>p</sup>

BT 21 b L-Mt

**192**

Vmax = 140 km/h  
Bhmax = 92%  
- ZF A - 74 -

4	5	6	1	2	3	4	5	6
18.47			50	0.0	Lindau Hbf C-17	9.47		9.55
			90	1.3				
			100	1.7	Lindau-Reutin			58
		58		2.5	Sbl Lc 1			
				4.5	- ZF A - 65 -			
				5.9	Staatsgrenze n. Lochau-H.			
		19.01		6.7	Lochau-H. C-29			10.01
				9.6	Bregenz Hafen Hst			
				10.4	Bregenz *Bg* C-25	10.04		06
19.04		06		10.5				
			120	12.0	Sbl Wo 1			
				12.4	Riedenburg Hst			
				12.5				
			140	13.2	Wo-Lauterach Nord *Lna*			09
		09	80					
				8.5	Wo-Lauterach West *Lwa*			10
		10	90	8.4	- ZF -----			
				6.5	Hard-Fus. H-Lst (Aw., AB)			
				3.3	PZB 1000 Hz			
		19.14		2.6	Lustenau C-16			10.14
			60	1.8	Lustenau Markt Hst			
				1.6	Staatsgrenze n. Lustenau			

350

## 5 Besondere örtliche Verhältnisse

Die Ereignisstelle liegt zwischen dem Bf Bregenz und dem Bf Lochau-Hörbranz im km 7,760 auf der eingleisigen, elektrifizierten ÖBB-Strecke 10105 Innsbruck Hbf – Lindau Hbf. Die Strecke verläuft in diesem Bereich zwischen der Bodenseeuferpromenade und der Bundesstrasse L190 in Fahrtrichtung des Zuges gesehen in einem Rechtsbogen, mit einem Bogenradius von 519,3 m und einem Gefälle von 0,649 ‰.

Links der Bahn (in Fahrtrichtung des Zuges) befindet sich ein ca. 2,5 m breiter Freiraum der mit einem Geländer zur Bundesstrasse abgegrenzt ist. Rechts der Bahn befindet sich ein ca. 1,5 m breiter Freiraum der mit einem 1,70 m hohen Zaun abgegrenzt ist. Der Zaun ist mit Bäumen sowie hohem Strauchwerk bewachsen, wodurch die Sicht in den Bogenverlauf stark eingeschränkt wird.



Im km 5,900 nächst dem Bf Lochau-Hörbranz verläuft die Staatsgrenze zur Bundesrepublik Deutschland. Dieser Punkt ist auch die Grenze der Zugfunkbereiche zwischen den IM DB-AG und IM ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG.

Die Zugfunkgespräche werden auf dem Gebiet der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG am Zugfunkkanal A-65, bei der DB-AG auf dem Zugfunkkanal A-74 abgewickelt. Über den Eintrag „ZF A 65“ bzw. „ZF A 74“ im Buchfahrplan erhält der Tzfz den Auftrag sein Funkgerät am Tfz auf den entsprechenden Funkkanal umzustellen. Am Zugfunkkanal A-65 ist jeder Tzfz durch die Zugfunkzentrale der RVL-West in Innsbruck erreichbar. Der Zugfunkkanal A-74 liegt alleine im Gebrauch der DB-AG und ist für die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG nicht zugänglich. Ein Zug am Zugfunkkanal A-74 kann deshalb von der Zugfunkzentrale der RVL-West nicht erreicht werden.

- **Zulässige Geschwindigkeiten**

Im Vorfalldbereich sind nachstehende Geschwindigkeiten maßgebend:

- örtlich zulässige Geschwindigkeit gemäß VzG der ÖBB 100 km/h
- Fahrplangeschwindigkeit gemäß Buchfahrplan Heft 350 der ÖBB Infrastruktur-Betrieb AG 100 km/h

- **Bahnhof Wolfurt**

Der vorfallrelevante Streckenabschnitt wird vom Bahnhof Wolfurt fernbedient und ist Teil des Fernbedienbereichs Bf Dornbirn – Bf Wolfurt – Bf Bregenz – Bf Lochau-Hörbranz. Die Betriebsabwicklung wird mit voller Signalisierung gemäß den Bestimmungen der ÖBB DV V 2 („Signalvorschrift“), ÖBB DV V 3 („Betriebsvorschrift“) und ÖBB ZSB (Zusatzbestimmungen zur Signal- und Betriebsvorschrift) 1/I „Fernbedienbereiche“ durchgeführt.

Der Bf Wolfurt ist sicherungstechnisch mit einem elektronischen Einheitsstellwerk (ESTW) der Fa. ALCATEL ausgestattet.

Die fernbedienten Bf Dornbirn, Bregenz und Lochau-Hörbranz sind sicherungstechnisch mit einem elektrischen Stellwerk (SpDRL), der Bf Lustenau mit einem elektronischen Einheitsstellwerk (ESTW) ausgestattet.

Diese Bf werden über die EBO (einheitliche Bedienoberfläche) im Bf Wolfurt fernbedient.

Zur Betriebsführung sind drei Fdl mit unterschiedlichen Aufgabenbereichen eingeteilt.

Bis zum 20. Dezember 2006 waren im Bf Wolfurt vier Fdl zur Betriebsführung eingeteilt.

Der vierte Fdl „Bregenzer Tisch“ steuerte den Bereich zwischen der Staatsgrenze nächst dem Bf Lochau-Hörbranz über den Bf Bregenz bis zum Einfahrsignal des Bf Wolfurt. In diesem Steuerungsbereich ereignete sich der Vorfall vom 29. Dezember 2006.

Am 20. Dezember 2006 erfolgte der letzte Dienst auf diesem Arbeitsplatz, danach wurden die Aufgaben vom Fdl „Strecke“ übernommen.

Der Arbeitsplatz „Bregenzer Tisch“ wird derzeit nur über besonderer Anforderung besetzt.

- **Fahrdienstleiter „Strecke“**

Die Betriebsabwicklung im Streckenabschnitt Staatsgrenze nächst Bf Lochau-Hörbranz bis zur Staatsgrenze nächst Bf St. Margrethen einschließlich der Bf Bregenz und Lustenau sowie der Abzw. Lauterach erfolgt durch den Fdl „Strecke“ (Tisch 3).

- **Fahrdienstleiter „Bahnhof“**

Die Betriebsabwicklung im Streckenabschnitt Bf Dornbirn (ab bzw. bis zu den Einfahrsignalen „Z“ und „Y“ des Bf Hohenems) bis Bf Wolfurt einschließlich Bf Dornbirn und Bf Wolfurt erfolgt durch den Fdl „Bahnhof“ (Tisch 4).

- **Fahrdienstleiter „Außendienst“**

Die administrativen Aufgaben (wie z.B. Zuganzeigen, Zugbeobachtung, Befehlsbeigabe, etc.) werden im gesamten Fernbedienbereich durch den Fdl „Außendienst“ abgewickelt.

Zudem ist er bei Bedarf und bei Anforderung als ÖBB Einsatzleiter vor Ort für diesen Bereich zuständig. Während der planmäßigen Anwesenheit des örtlich zuständigen Betriebsmanagers übernimmt dieser bei Bedarf die Aufgaben des ÖBB Einsatzleiters.

- **Regionale Verkehrsleitung West (RVL-West)**

Durch die RVL-West erfolgt die laufende Überwachung des Betriebsgeschehens, inklusive der erforderlichen Dokumentation im gesamten Bundesland Tirol und Vorarlberg, sowie einem Teil vom Bundesland Salzburg (ÖBB Strecke 10103 einschließlich dem Bahnhof Saalfelden).

Für diesen Aufgabenbereich ist ein Betriebskoordinator zuständig. Den Betriebskoordinator sind zwei Disponenten zur Unterstützung zugeteilt.

- **Notfalleitstelle**

Mit 1. April 2005 wurde in der RVL-West die Notfalleitstelle als Pilot installiert und die FdI Außendienst der Bf Kufstein, Wörgl, Hall in Tirol, Innsbruck, Bludenz, Feldkirch und Wolfurt als ÖBB-Einsatzleiter geschult. Ziel dieser Umstellung war eine Steigerung der Handlungssicherheit und Qualität im Notfallmanagement.

Der Notfalleiter wurde Teil des Notfallmanagements.

Zu den Aufgaben der Notfalleiters gehört die gesamte Organisation zur Bewältigung von Störungen im operativen Bereich, gefährlichen Unregelmäßigkeiten, außergewöhnlichen Ereignissen, Notfällen, Krisen und Katastrophen.

## **6 Hergang**

Am 29. Dezember 2006 um 05:49 Uhr meldete der Tzfz des Z 5602 dem Disponenten der RVL-West, dass er vor dem Bf Lochau-Hörbranz ca. im km 8 ein Schlaggeräusch wahrgenommen hat, dieses jedoch nicht eindeutig zuordnen kann. Der Tzfz vermutete ein Tier gestreift zu haben. Der Disponent beauftragte den nachfolgenden Z 5604 im betreffenden Streckenabschnitt Nachschau zu halten, dieser konnte jedoch keine Spur einer verletzten Person oder eines Tieres feststellen. Vom Bf Wolfurt wurde die örtlich zuständige Polizeiinspektion verständigt die den Bereich um den Bf Lochau-Hörbranz großräumig absuchte und keine Spur einer verletzten oder getöteten Person feststellen konnte. Die Suche wurde um 07:12 Uhr erfolglos eingestellt und der FdI Außendienst Bf Wolfurt vom Ende der Suchaktion verständigt.

Nachdem ein Passant um 08:50 Uhr der Polizei den Fund einer Leiche meldete, wurde die Suche wieder aufgenommen. Die Landesleitzentrale der Polizei informierte in weiterer Folge die Rettungs- und Feuerwehrleitstelle über den Fund einer Leiche in Höhe „Langen Stein“ (örtliche Bezeichnung), sowie über den Polizeieinsatz in diesem Bereich.

Um 09:09 Uhr erfolgte die Erstinformation des Notfalleiters der RVL-West über den Polizeieinsatz durch die Rettungs- und Feuerwehrleitstelle. Der Notfalleiter nahm um 09:14 Uhr Kontakt mit der Landesleitzentrale der Polizei auf und erhielt dort die Information, dass die Polizei vor Ort im Einsatz sei und der Zugverkehr nicht behindert wäre. Auf Nachfrage erhielt der Notfalleiter von der Landesleitzentrale die Handynummer des zuständigen Polizeibeamten vor Ort.

Um 09:26 Uhr erfolgte das erste Gespräch des Notfalleiters mit dem Polizeibeamten am Unfallort. Der Polizeibeamte vereinbarte mit dem Notfalleiter die Sicherstellung der Zuggarnitur von Z 5602 für weitere Untersuchungen der Polizei, sowie die Befragung des Tzfz von Z 5602 durch die Polizei. Der Polizeibeamte teilte dem Notfalleiter weiters mit, dass der Zugverkehr durch den Polizeieinsatz derzeit nicht beeinträchtigt wäre. Vom Notfalleiter wurden keine weiteren Anordnungen getroffen, ein ÖBB-Einsatzleiter wurde nicht zum Einsatzort beordert.

Um 09:44 Uhr rief der am Einsatzort befindliche Polizeibeamte den Notfalleiter an und verlangte ein Langsamfahren der Züge zwischen dem „Strandbad“ und dem „Langen Stein“ (siehe Pkt. 11.2. Gespräch (8) mit dem Zusatz *„Wir müssen da noch auf dem Gleis schauen“ bzw. „wir müssen hinauf gehen und die Ding abfahren, nein abgehen“*). Mit der Ortsbezeichnung „Langen Stein“ durch den Polizisten konnte der Notfalleiter jedoch keine genaue kilometrische Zuordnung treffen. Auf Nachfrage des Notfallleiters gab der Polizeibeamte die Anschrift auf einem Fahrleitungsmast, die Zahlen 7 Strich 10 bekannt. Bei dieser Anschrift handelt es sich jedoch nicht um eine Kilometerangabe, sondern um die fortlaufende Nummerierung des Fahrleitungsmastes (Mast 10 im Kilometer 7). Der Notfalleiter interpretierte diese Angabe jedoch als Bahnkilometer 7,10 und es wurde ein Langsamfahren mit höchstens 30 km/h im km 7,10 zwischen dem Notfalleiter und dem Polizeibeamten vereinbart. Eine Rückmeldung oder Vollzugsmeldung, ab welchen Zeitpunkt diese Vereinbarung umgesetzt ist, wurde nicht getroffen.

Der Notfalleiter verständigte darauf sofort und persönlich den Disponenten, dass von der Polizei im betroffenen Streckenabschnitt ein Langsamfahren mit 30 km/h verlangt worden war. Der Disponent sah auf dem Monitor der Streckenüberwachung, dass zu diesem Zeitpunkt der Z 5760 im Bf Bregenz bei freizeigendem Ausfahrtsignal zur Abfahrt bereitstand. Der Disponent rief um 09:48 Uhr den Tzfz des Z 5760 am Zugfunk und führte die Verständigung über das Langsamfahren durch.

Um 09:54 Uhr, nachdem der Z 5760 den vorfallrelevanten Abschnitt befahren hatte, meldete sich der Tzfz des Z 5760 am Zugfunk beim Disponenten und teilte diesem mit, dass die Kilometerangaben für das Langsamfahren unrichtig sind, und korrigiert die kilometrische Lage auf km 7,8 bis km 7,6.

Der Fdl „Strecke“ des Bf Wolfurt, der diesen Streckenabschnitt steuert, bemerkte bei Z 5760 eine Verspätung von 3 Minuten (welche durch das Langsamfahren entstanden war) und kontaktierte um 09:55 Uhr den Disponenten. Der Disponent teilte dem Fdl mit, dass der Z 5760 mit 30 km/h gefahren und die Polizei im Einsatz sei. Es erfolgte keine Information, dass diese Maßnahme von den Polizeikräften für alle Fahrten verlangt worden war. Es wurde auch kein ausdrücklicher Auftrag an den Fdl „Strecke“ des Bf Wolfurt erteilt, nachfolgenden Fahrten vom Langsamfahren zu verständigen.

Um 10:02 Uhr fuhr der Z 196 im Bf Lindau mit 7 Minuten Verspätung ab. Der Disponent versuchte um ca. 10:07 Uhr den Tzfz über Zugfunk zu erreichen, konnte jedoch keine Verbindung herstellen. Der Z 196 war zu diesem Zeitpunkt noch auf deutschem Staatsgebiet und daher am Zugfunkkanal „A 74“ der DB-AG, die Umschaltung auf den Zugfunkkanal „A 65“ (siehe Pkt. 5) erfolgt frühestens im km 5,900. Es erfolgten noch drei weitere Versuche des Disponenten den Tzfz des Z 196 am Zugfunk zu erreichen, die jedoch fehlschlagen.

Um 10:08 kollidiert der Z 196 mit der im Gleis befindlichen Personengruppe. Aufgrund der Unübersichtlichkeit des Gleisbogens im Vfallbereich erkannte der Tzfz die Personengruppe erst auf eine Entfernung von ca. 90 m, obwohl zwei der Polizeibeamten ihre orangefarbenen Warnwesten trugen. Trotz sofort eingeleiteter Schnellbremsung konnte der Tzfz den Z 196 nicht rechtzeitig zum Stillstand bringen um die Kollision zu verhindern. Ein akustisches Warnsignal konnte aufgrund der raschen Abfolge nicht abgegeben werden (4 Sekunden vom Erkennen der Personengruppe - Einleitung der Schnellbremsung – bis zur Kollision).

Der Tzfz des Z 196 hatte keine Verständigung über ein Langsamfahren erhalten.

## 7 Verletzte

Zwei Polizeibeamte und ein Bestatter wurden getötet.



## **8 Sachschaden**

Keiner

## **9 Betriebsbehinderungen**

Sperre des Streckengleises zwischen dem Bf Lochau-Hörbranz und dem Bf Bregenz bis 15:59. Für Züge des Regional- und Nahverkehrs wurde ein Schienenersatzverkehr zwischen Bf Bregenz und Bf Lochau-Hörbranz eingerichtet.

## **10 Beteiligte Bedienstete und Auftragnehmer sowie sonstige Beteiligte und Zeugen**

- Tfzf Z 196 (ÖBB-Traktion GmbH im Auftrag RU ÖBB-PV AG)
- ÖBB-Traktion GmbH (Traktionsleister)
- RU ÖBB-Personenverkehr AG
- IM ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG
- Notfallleiter RVL-West Innsbruck
- Disponent „Arlberg“ RVL-West Innsbruck
- Fdl „Strecke“ Bf Wolfurt
- Fdl „Außendienst“ Bf Wolfurt
- Landespolizeikommando Vorarlberg
- Bestattungsunternehmen Petschenig

## **11 Beweismittel / Auswertungsergebnisse**

Durch die UUS-Schiene wurde vor Ort eine Sachverhaltsaufnahme durchgeführt.

### **11.1 Registriereinrichtung des Tfz 421.397-1**

Die Registriereinrichtung des Tfz wurde unmittelbar nach dem Ereignis durch die Exekutive sichergestellt und von einem Mitarbeiter der ÖBB-Traktion GmbH ausgewertet.

#### Ergebnis der Auswertung

Das Tfz 421.397-1 ist mit einem Streifen für Langzeitaufzeichnung und einer Registrierscheibe für den letzten Fahrkilometer ausgerüstet. Beides wurde an der Unfallstelle vom Tfzf entnommen, es enden also dort die Aufzeichnungen.

Die Geschwindigkeit des Zuges betrug vor Einleitung der Schnellbremsung 86 km/h, der Bremsweg ab Beginn der Bremswirkung ca. 200 m.

Eine Aufzeichnung der Betätigung des Makrofones erfolgte nicht.

### **11.2 Sprachspeicheraufzeichnungen**

Die Sprachspeicheraufzeichnungen der geführten Gespräche von Notfallleiter, Disponent und Fdl des Bahnhof Wolfurt am Geschäftsfernsprechnet (Basa), Zugfunk und Dispotelefon erfolgte in Innsbruck. Die Aufzeichnungen wurden durch den Regionalen Sicherheitsbeauftragten der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG in Innsbruck nach dem Ereignis sichergestellt und vom Landeskriminalamt Vorarlberg in Zusammenarbeit mit der UUS-Schiene ausgewertet.

Die Gesprächsaufzeichnungen sind aufgrund der schlechten Aufnahme- und Tonqualität und der schnellen Wortfolge teilweise schwer verständlich, weshalb die Abschrift nicht immer wortgetreu möglich war. Es wurden nur die Gespräche ab 09:08 Uhr, die unmittelbar für den Vorfall relevant sind, nachfolgend in chronologischer Reihenfolge zusammengefasst. Die angeführten Zeiten entsprechen der Systemzeit der Aufzeichnungseinrichtung für den Sprachspeicher.

**(1) Erstinformation des Notfallleiters der Notfallleitstelle der RVL-West durch die Rettungs- und Feuerwehrleitstelle Vorarlberg (RFL)**

09:08:52 Beginn

*Begrüßung;*

*RFL: Mich hat die Polizei informiert, dass im Abschnitt Lindau-Lochau "Langer-Stein" eine Bahnleiche aufgefunden worden ist. Angeblich ist der Zugverkehr nicht behindert. Aber Ermittlungen sind im Gange.*

*NFL: In Lochau?*

*RFL: Lochau, die Strecke Lindau Bregenz, das muss sein Höhe "Langer Stein". Ich vermute, dass ist zwischen Bregenz und Lochau.*

*NFL: Eine Leiche?*

*RFL: Ja, man hat eine Leiche aufgefunden.*

*NFL: Direkt im Bahnbereich?*

*RFL: Ja, direkt neben der Bahn. Offensichtlich vom Zug erfasst, irgendwie.*

*NFL: Ja, 5602, da haben wir in der Früh die Polizei verständigt.*

*RFL: Aha, dann passt es eh.*

*NFL: Da haben wir in der Früh angerufen. Der Triebwagenführer hat einen Schlag verspürt. Dann hat er sich in Lindau die Maschine angeschaut. Nicht vorne, sondern in der Mitte des Triebwagens waren leichte Blutspuren. Dann haben wir die Polizei verständigt und die sind alles abgegangen und haben nichts festgestellt.*

*RFL: Aber jetzt hat man was entdeckt. Soll ich dir eine Telefonnummer sagen.*

*NFL: Ja, bitte.*

*RFL: Und zwar, 059133.....*

*NFL: Wiederholt die Nummer.*

*RFL: Wo man mich angerufen hat, und zwar Landesleitzentrale Inspektor (sagt den Namen).*

*NFL: Wiederholt den Namen, ich geb's weiter.*

*Verabschiedung.*

09:10:46 Ende des Gesprächs

**(2) Notfallleiter ruft den FdI Außendienst Bahnhof Wolfurt**

Beginn 09:11:34

*Begrüßung;*

*NFL: hast du schon was gehört, jetzt haben sie in Lochau draußen eine Leiche gefunden;*

*FdI: Wo?*

*NFL: In Lochau draußen, im Bahnbereich.*

*FdI: Na, weiß ich nichts.*

*NFL: Hat dich keiner angerufen, oder so?*

*FdI: Mich hat die Gendarmerie einmal angerufen, dass sie nichts gefunden haben. ~~Nachher~~  
~~am Anruf~~. O jeh, o jeh.*

NFL: Was ich weiß, ist er nicht behindert, der Zugverkehr.

Fdl: Meinst du ist das von dem Zug her?

NFL: Das sind sie gerade dabei. Aber ich nehm stark an. Weil Blutspuren in der Früh und was haben wir sonst da draußen außer Enten. Außer Enten haben wir eh nichts da draußen. Ich vermute es nur. Ich weiß es noch nicht. Sie sind in der Früh schon nachgegangen. Wenn sie nichts gesehen habe. Dich haben sie aber angerufen, dass sie nichts gefunden haben, oder!?

Fdl: Ja, ja, (sagt den Namen des Polizisten), die Gendarmerie Lochau (wiederholt den Namen des Polizisten). Sie wären es weiträumig abgegangen und hätten dabei nichts gefunden.

NFL: Eben, dass wir da sicher sind. Weil sonst sind wir dran.

Fdl: Nana, ~~der Kiebsen hat~~ (sagt den Namen) geheißen. Diesen Namen habe ich mir noch aufgeschrieben. Diesen Zettel habe ich noch da.

NFL: Behalte diesen noch auf.

Fdl: Ah, haben sie jetzt jemanden gefunden.

NFL: Ja, ich habe gerade einen Anruf bekommen von der Landeswarnzentrale, dass sie jetzt etwas gefunden haben... (unverständliche Sequenz).

Fdl: Ruf noch einmal die Polizei an, dann wirst du wegen der Leiche eine Meldung machen müssen. Oder für dich etwas aufschreiben. Auffinden von Toten und Verletzten ist Punkt 6.

Fdl: Das musst eh du schreiben.

NFL: Ich schreibe schon. Dass du auch etwas weißt, wenn der der „Gebietsleiter“ anruft.

Fdl: Daten oder so, wenn wir was kriegen. Ich rufe dann noch einmal an.

Verabschiedung.

09:14:18 Ende des Gesprächs

### **(3) Tfzf Z 5621 ruft den Disponenten der RVL-West**

09:14:07 Beginn

Begrüßung;

Tfzf: Du, kommt da auch eine Gendarmerie vorbei? Da liegen noch Leichenteile herum, vor dem Einfahrtsignal in Lochau.

Disponent: Ja, die ist verständigt und mittlerweile auf dem Weg.

Tfzf: War das letzte Nacht oder was.

Disponent: Das war heute in der Früh bei 5602, da hat man nichts gesehen. Die Polizei war vor Ort und hat gesucht. Wegen der Dunkelheit hat man aber nichts gefunden.

Tfzf: Ah, das war heute Morgen.

09:14:58 Ende des Gesprächs.

**(4) Notfallleiter ruft die Landesleitzentrale der Polizei Vorarlberg (LLZ)**

09:14:36 Beginn

*Begrüßung;*

*NFL: Ich habe da eine Meldung bekommen, es ist eine Leiche aufgefunden worden. Zwischen Bregenz und Lindau. Im Bahnbereich.*

*LLZ: Ja, richtig.*

*NFL: Aha, der Zugverkehr ist nicht behindert. Ist sie auf der Böschung, eine männliche Leiche?*

*LLZ: Ja, der hängt am Zaun dran. Direkt am Zaun. Der Bahnverkehr, wie mir der Kollege von Lochau gesagt hat, der Bahnverkehr sei nicht behindert, aber...*

*NFL: Langsam fahren mit den Zügen müssen wir auch nicht im Bereich, wenn Leute draußen sind?*

*LLZ: Ja, das wäre sicher nicht schlecht.*

*NFL: Ist ein Beamter draußen wo ich eine Nummer bekommen könnte?*

*LLZ: Ja, ein Moment, warte einmal. Das wäre 0664.....*

*NFL: Wiederholt die Telefonnummer*

*LLZ: Ja, richtig, das wäre der Kollege von Lochau. Ich habe gerade vorher mit ihm telefoniert. Der Bahnverkehr sei nicht beeinträchtigt. Es wäre aber sicher ratsam, wenn man, es sind doch einige Leute drauf.*

*NFL: Eben, wenn doch mehrere Leute draußen sind. Und wissen sie ob, hat ihn der Zug erwischt.*

*LLZ: Ich denke schon. Da ist um 06.39 Uhr bereits eine Meldung eingegangen.*

*NFL: Ja der Zug 5602 der Triebwagen.*

*LLZ: Der hat am Triebwagen Blut festgestellt. Die Kollegen haben darauf Nachschau gehalten und nichts gefunden. Aber sie haben offensichtlich an der falschen Stelle.*

*NFL: Anderer Kilometer. Weil wir haben auch die Lokführer beauftragt.*

*LLZ: Ja, eben zuerst hat es geheißen beim Bahnübergang Strandbad.*

*NFL: Ja, Km 8 hat es geheißen. Und dort ist es nicht?*

*LLZ: Nein, das ist weiter vorne, weiter in Richtung Bregenz.*

*NFL: Ah, in Richtung Bregenz?*

*LLZ: Ja, schon im Gemeindegebiet Lochau, ein Stück vor dem Strandbad.*

*NFL: Eine männliche Leiche, oder eine weibliche?*

*LLZ: Das weiß ich leider nicht.*

*Verabschiedung.*

09:17:16 Ende des Gesprächs

**(5) Der Disponent der RVL-West ruft den Tzfz Z 5621**

09:17:07 Beginn

*Disponent: Dispo ist noch einmal da. Jetzt muss ich noch einmal nachfragen, den Kilometer. Den wirst du wahrscheinlich nicht wissen. Uns hat man gesagt, Km 8.0. Das sei nicht richtig. Es sei mehr in Richtung Bregenz.*

*Tzfz: Den Kilometer weiß ich jetzt gar nicht. Aber es liegt noch eine schwarze Handtasche im Gleis und der Oberkörper.*

*Disponent: Ah, eine Handtasche, Oberkörper. Die Polizei ist verständigt. Mehr Bregenz zu hat es geheißen.*

*Tzfz: Tut mir leid, auf den Kilometer habe ich jetzt gar nicht achten können.*

*Verabschiedung.*

09:17:53 Ende des Gesprächs

**(6) Gespräch zwischen dem Notfallleiter (NFL) und dem Regionalen Sicherheitsbeauftragten (RSB)**

Beginn 09:18:16

*Begrüßung;*

*NFL: Wir haben es jetzt 21.10 Uhr. Jetzt habe sie mir die Auffindung einer Leiche gemeldet.*

*RSB: 21.10 Uhr?*

*NFL: Korrigiert auf 09.10 Uhr.*

*RSB: Das gefällt mir schon besser.*

*NFL: ...unverständlich, in Lochau draußen. Kilometer habe ich auch noch nicht.*

*RSB: In Lochau ist es?*

*NFL: Das ist zwischen Lochau und Bregenz. Das ist neben der Bahn. Der Bahnverkehr ist nicht behindert. Er hänge auf dem Zaun oben. Ob er oder sie weiß ich auch noch nicht.*

*RSB: Er hängt auf dem Zaun?*

*NFL: Ja, den hat es weggespickt. In der Früh hat der 5602 etwas hereingemeldet. Und dann hat er in Lindau die Garnitur angeschaut. Und dann hat er nicht vorne sonder in der Mitte Blutspuren gesehen. Dann haben sie die Polizei verständigt. Die Polizei ist abgegangen und hat nichts gefunden, in der Früh. Und die Lokführer haben wir auch schauen lassen. Die haben auch nichts gefunden. Und zwar sind die am falschen Bereich..(wird vom RSB unterbrochen)*

*RSB: 5602, der fährt von Bregenz nach Lindau.*

*NFL: Ja, das ist eine Garnitur.*

*RSB: Wann ist der gefahren?*

*NFL: Das sage ich dir gleich der ist in Bregenz 05.42 Uhr abgefahren, 05.44 Uhr, in Lochau um 05.47 Uhr, ja Bregenz-Hafen vor dem Strandbad, schätze ich um 05.46 Uhr und zwar 4024003 und da war der Triebfahrzeugführer (Name).*

*RSB: Ja, den Namen schreibst du eh in die Meldung hinein.*

*Wie ist momentan die Betriebliche, habt ihr gesperrt?*

*NFL: Nein, der hängt über den Zaun, da ist nichts.*

*RSB: Und da fahrt ihr normal weiter?*

*NFL: Ja, wir haben auch noch keine Meldung von der Gendarmerie. Ich habe jetzt die Nummer von der Gendarmerie die draußen ist. Und den rufe ich an und frage ob er etwas wünscht, dass wir langsamer fahren. Aber wir haben sonst noch nichts. Von außen haben wir noch keine Meldung, und nichts. Das ist nur die Landwarnzentrale die hier angerufen hat. Den Bahnverkehr behindert es in diesem Sinne nicht. Aber jetzt im Nachhinein, muss es der von der Früh gewesen sein.*

*B: Ja, das steht sicher mit dem im Zusammenhang.*

*Verabschiedung.*

09:21:17 Ende des Gesprächs

## **(7) Der Notfalleiter ruft den Polizeibeamten vor Ort**

09:26:01 Beginn

*Begrüßung;*

*NFL: Ihr habt die Leiche gefunden?*

*Polizist: Ja, richtig, ja.*

*NFL: Nur den Oberkörper?*

*Polizist: Nein, die gesamte Leiche.*

*NFL: Die gesamte Leiche. Eine männliche Leiche?*

*Polizist: Ja, eine männliche Leiche.*

*NFL: Weil der Zugführer oder Zugbegleiter eine Handtasche gemeldet hat. Also ist es eine männliche Leiche?*

*Polizist: Ja, was eine Handtasche hat er gemeldet? Wo?*

*NFL: Ja, da muss ich zuerst schauen, dass es herumliegt.*

*Polizist: Der Zugführer soll wenn es geht zur Polizeiinspektion Lochau kommen.*

*NFL: Derjenige...*

*Polizist: Ja, der da unterwegs war. Um 06.35 Uhr hat man gemeldet, dass man einen Gegenstand angefahren hat. Anscheinend von Bregenz in Richtung Lindau, aber das kann nicht gut möglich sein.*

*NFL: Bregenz in Richtung Lindau? Ja der Zug 5602.*

*Polizist: War für ein Zug?*

*NFL: 5602.*

*Polizist: 5602,*

*NFL: Das wäre um 05.46 Uhr gewesen.*

*Polizist: 05.46 Uhr?*

*NFL: Lochau. Wo ist das jetzt in Lochau?*

*Polizist: Das ist vis a vis vom Langen-Stein.*

*NFL: Ist das Strandbad, oder?*

*Polizist: Nein, das ist nach dem Strandbad, in Fahrtrichtung Bregenz. Ich weiß nicht, ob das möglich ist. Das kann nicht sein. Aufgrund der Spurenlage kann es nicht sein, dass der Zug in Richtung Lindau gefahren ist. Den muss ein anderer Zug erfasst haben. An der Zugsgarnitur ist Blut?*

*NFL: Er hat in der Mitte von der Garnitur Blutspuren gefunden.*

*Polizist: Wo ist jetzt der Zug.*

*NFL: Da müssen wir schauen, wo der Zug jetzt umgeht. Die hat einen Umlauf. Da müssen wir schauen.*

*Polizist: Ja, rufst du mich an, wo er ist. Damit die Spurensicherung den Zug anschauen kann.*

*NFL: Es kann sein, dass er seitlich hineingesprungen ist und dann hat es ihn weggespickt. Ist der Bahnverkehr... sollen wir langsam fahren?*

*Polizist: Nein, ist nicht beeinträchtigt.*

*NFL: Brauchen wir nichts machen? Nicht langsam fahren, wenn Leute draußen sind, nichts?*

*Polizist: Nein, jetzt nicht. Dass wir eventuell schauen können.*

*NFL: Wo die Garnitur ist?*

*Polizist: Aber momentan ist nichts beeinträchtigt.*

*NFL: Dann schau ich jetzt wo die Garnitur ist.*

*Polizist: In Ordnung, dann rufst du mich an!*

*Verabschiedung*

*09:28:44 Ende des Gesprächs*

## **(8) Der Polizeibeamte vor Ort ruft den Notfalleiter und verlangt eine Geschwindigkeitseinschränkung**

*09:44:20 Begrüßung:*

*Polizist: Da ist Polizei Lochau. Könntest, du ihnen sagen, dass sie langsam fahren sollen, auf der Strecke zwischen dem Strandbad und dem Langer-Stein, Wir müssen da noch am Gleis schauen.*

*NFL: Zwischen Strandbad..?*

*Polizist: Ah, zwischen Bahnhof Lochau und ja.....*

*NFL : Strandbad?*

*Polizist: Ja, Langer-Stein.*

*NFL: Langer-Stein.*

*Polizist: Zugskilometer, Moment, was ist da, sieben zehn auf dem einen Masten.*

*NFL: sieben zehn ist oben?*

*Polizist: Ja, 7 und Strich 10.*

*NFL: sieben einhundert praktisch. Ist es dort auch passiert.*

*Polizist: Ja, da ist es passiert. Da liegt die Leiche.*

*NFL: Da liegt die Leiche. Und mit welcher Geschwindigkeit sollen sie fahren?*

*Polizist: Ja, langsam. Wir müssen hinauf gehen und müssen die Ding abfahren, nein abgehen.*

NFL : 30 oder 50 km/h.

Polizist: Ja, weniger, halt dass er noch bremsen kann. Dass er uns noch sieht.

NFL: Dann muss ich. Ich schreibe ihm einen 30-er vor.

Polizist: Ja, richtig.

NFL: Ich hätte noch die Nummer vom Lokführer, der ist jetzt in Lindau draußen.

Polizist: Moment, kannst du noch etwas aufschreiben. (ruft seine Kollegin). Kannst du noch die Nummer vom Lokführer aufschreiben.

NFL: Gibt dem Polizeibeamten die Rufnummer

Polizist: Wiederholt die Nummer.

NFL: Teilt dem Polizeibeamten den Namen des Tzfz mit

Polizist: Wiederholt den Namen

Polizist: Welche Zugsgarnitur ist das?

NFL : 4024003.

Polizist: Wiederholt 4024003.

NFL: Die wird jetzt von uns angeschaut.

Polizist: 4024... und wo steht die Garnitur jetzt?

NFL: Fragt im Hintergrund und teilt darauf mit: 5620 ist von Bludenz auf dem Weg nach Bregenz. 5620 der ist jetzt in Hohenems.

Polizist: In Hohenems, und wann kommt er nach Bregenz?

NFL: Der kommt um 10.12 Uhr nach Bregenz.

Polizist: Um 10.12 Uhr in Bregenz?

NFL: Zug 5620 in Bregenz. 4024003 das steht vorne oben.

Polizist: 4024003 und der ist um 10.12 Uhr in Bregenz?

NFL: 10.12 Uhr in Bregenz. Und das wäre gleich vorne nach dem Führerstand am 2. Fenster, links.

Polizist: Ja, gut in Ordnung. Danke vielmals!

Verabschiedung.

09:47:30 Ende des Gesprächs



**(9) Der Disponent ruft den Tzf Z 5760 und verständigt diesen vom Langsamfahren**

09:48:07 Beginn

*Disponent: Begrüßung;*

*Tzf: Ja, 5760;*

*Disponent: Ja, wir haben jetzt die Polizei draußen, zwischen Bregenz und Lochau. Schreib dir gerade auf: V max 30.*

*Tzf: Moment einmal ..... ja jetzt geht es.*

*Disponent: Zwischen Kilometer 7,0 und 7,2. Das wäre eigentlich umgekehrt, ich glaube 7.2 - 7.0, müsste man sagen, ja. Ja genau. Vmax 30. Grund: Polizei neben Gleis. Ja, genau. ... Der Disponent gibt seinen Namen bekannt.*

*Tzf: Wiederholt. Ich bin der ... (Name des Tzf).*

*Verabschiedung.*

09:49:02 Ende des Gesprächs

**(10) Gespräch zwischen Disponenten und dem Tzf Z 5760, nachdem der Tzf feststellte, dass die Kilometerangaben unrichtig sind**

09:53:44 Beginn

*Disponent: Die Dispo ist hier.*

*Tzf: Hier ist noch einmal 5760. Das ist dann Kilometer 7.8 bis 7.6.*

*Disponent: Ohan, da habe sie uns einen falschen Kilometer gesagt.*

*Tzf: Ich bin eh langsam dran gewesen. Also 7.8 bis 7.6.*

*Disponent: km 7,8 bis km 7,6. Danke!*

*Verabschiedung.*

09:54:10 Ende des Gesprächs

**(11) Gespräch zwischen Disponenten und dem Fdl Strecke Wolfurt (Tisch 3)**

09:55:39 Beginn

*Fdl: Du, der 5760 hat in Lochau drei Minuten??*

*Disponent: Ja, das war achtdreißig Polizei. Genau, die sind da draußen zwischen Km 7.8 und 7.6 ist er langsamer gefahren. 7.6 Vmax 30. Nur weil die Polizei draußen ist.*

*Fdl: Was für eine Nummer war das.*

*Disponent: achtdreißig*

*Fdl: achtdreißig, Danke.*

09:56:14 Ende des Gesprächs

**(12)Notfallleiter ruft den FdI Außendienst Bahnhof Wolfurt**

10:01:30 Beginn

*Fdl: Wolfurt Außendienst, (Name).*

*NFL: Grüße dich, hier noch einmal die Betriebslenkung. Zuerst wollte die Polizei keine Einschränkung. Was hast du für einen Betriebsmanager draußen.*

*Fdl: Teilt den Namen des Betriebsmanager mit.*

*NFL: Wiederholt den Namen*

*Fdl: Ja.*

*NFL: Ist der einmal selber hinausgegangen?*

*Fdl: Nein, ich denke nicht, dass er hinausgegangen ist. Gesagt habe ich es ihm. Aber....  
Wollen sie jetzt zu tun, oder was?*

*NFL: Nein, tun sie nicht, wir fahren nur langsamer.*

*Fdl: Aha.*

*NFL: Das Ganze ist mysteriös. Man kann sich das nicht erklären. Ich ruf den Betriebsmanager mal an. Hast du seine Nummer.*

*Fdl: 382*

*NFL: 382?*

*Verabschiedung.*

10:03:10 Ende des Gesprächs

**(13)Der Notfallleiter ruft den Betriebsmanager (BM) Bahnhof Wolfurt und entsendet diesen als ÖBB Einsatzleiter zur Unfallstelle**

10:02:17 Beginn

*Begrüßung*

*NFL: Dir hat man etwas gesagt von der Leiche die man draußen aufgefunden hat den toten?*

*BM: Ja*

*NFL: Und jetzt ist es so, vom 5602 in der Früh..., jetzt hätten wir gern, dass jemand hinausgeht. Damit wir auch gewappnet sind, weil jetzt hat nur die Polizei die ganzen Daten und wir haben nichts. Es war vom 5602 anscheinend, der hat einen Schlag verspürt und hat es uns gemeldet*

*BM: Das habe ich mitbekommen*

*NFL: In Lindau hat er die Garnitur angeschaut, die 4024003 und da waren Blutspuren seitlich. Aufgrund von dem ist die Polizei das ganze abgegangen, aber anscheinend den falschen Bereich. Die Lokführer danach haben auch die Strecke beobachtet und haben aber nichts gemeldet. Und um 09:10 Uhr haben wir die Meldung bekommen, das Sie was gefunden haben, der anscheinend am Zaun oben hängt. Aber sie haben sich das nicht erklären können, die Spurensicherung, weil die nimmt an das muss ein Zug gewesen sein der von Lindau nach Bregenz fährt und der Zug 5602 ist ja die andere Richtung gefahren.*

*BM: Weist du welche Polizei das da zuständig war?*

*NFL: Lochau, ich hab eine Nummer von dem...(teilt die Rufnummer mit)*

*BM: Dann fahr ich hinaus.*

*NFL: Weil es sind die Wiener und das Ministerium und alles dahinter.*

*BM: Was möchtest denn für Daten?*

*NFL: Einmal die Person, ob Selbstmord oder Unfall usw.*

*BM: Na gut, ich fahr dann hinaus.*

10:04:53 Ende des Gesprächs

**(14)Der Disponent setzt über Zugfunk „A“ einen Sammelruf ab, um den Tzfz des Z 196 zu erreichen.**

10:08:03 Beginn

*Disponent: Lokführer 196, bitte Dispo anrufen! Lokführer 196, bitte Dispo anrufen!*

10:08:13 Ende des Gesprächs

**(15)Gespräch zwischen dem Disponenten und dem Fdl Strecke Bahnhof Wolfurt (Tisch3).**

10:08:25 Beginn

*Begrüßung:*

*Disponent: Der 196-er weiß aber nicht Bescheid über die Vmax 30, oder?*

*Fdl: Nein, von uns nicht.*

*Disponent: Ich erwisch ihn nicht.*

*Fdl: Dann ist es eh schon vorbei.*

*Disponent: Jaha... jetzt probieren wir es noch einmal. O.K. gut.*

10:08:52 Ende des Gespräches.

**(16)Der Disponent ruft am Zugfunk wieder den Tzfz Z 196.**

10:08:56 Beginn

*Disponent: Dispo da. 196, grüß dich.*

*Tzfz: Da muss jemand von der Polizei auf dem Gleis gewesen sein. Es ist jetzt zu einem tödlichen Unfall gekommen. Einen habe ich total erwischt. Der hat eine Warnjacke getragen. Ja, der ist tot, der ist unter dem Zug. Ob die zweiten davon gekommen sind, weiß ich nicht.*

*Disponent: Ja, das darf nicht wahr sein!*

*Tzfz: Die sind direkt nach dem Gleisbogen gestanden. Ich habe noch einen Zeugen hier, wo das gesehen hat. Ein Schweizer Lokführer, der zufällig diese Fahrt mitgemacht hat. Der hat es auch gesehen. Jetzt kannst du mir eine Ablöse schicken, für heute reicht es.*

*Disponent: Du stehst, jetzt oder?*

*Tzfz: Schicke die Polizei und Rettung her zum Kilometer 8.*

*Disponent: Ja. Kilometer 8*

10:09:44 Ende des Gespräches.

### (17) Der Disponent ruft den Fdl Strecke Bahnhof Wolfurt (Tisch3).

10:10:47 Beginn

Disponent: Der 196-er steht. Er hat einen zusammengefahren. Und zwar von den Sicherheitskräften wahrscheinlich. Ja, hat er mir gesagt.

Fdl: Ja, ~~Super!~~

Disponent: ~~Schneise!~~

Fdl: Wenn man mir natürlich nichts sagt, dass ich Befehle begeben muss.

Disponent: Ja, eben, eben. Das haben wir übersehen und ich habe ihn auf dem Zugfunk nicht erwischt.

Fdl: Ja, ~~Schneise!~~

Disponent: ~~Ja, Schneise!~~. Das darf nicht wahr sein! Angeblich ist ein Toter.

Fdl: Ah so?

Disponent: Ja

10:11:29 Ende des Gesprächs

## 11.3 Funkprotokoll

Alle in der Zugfunkzentrale der RVL-West getätigten Handlungen bei der Zugfunkbedienung (wie z.B. Rufaufbau, Gesprächsannahme, Gesprächsende, Sammelruf, Notruf) werden elektronisch in einem Funkprotokoll erfasst und am Bildschirm des Disponenten dargestellt. Eine schriftliche Auswertung dieses Funkprotokolls konnte aus EDV-technischen Gründen von der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG nicht durchgeführt werden. Es wurde die Bildschirmansicht des Funkprotokolls mittels Fotodokumentation festgehalten.

Die dokumentierten Zeiten der Bildschirmansicht des Funkprotokolls differieren zu den dokumentierten Zeiten der Gesprächsaufzeichnung um ca. 60 bis 70 sec. Dies ist dadurch bedingt, da es sich um zwei unterschiedliche technische Systeme handelt, die nicht mit synchronen Systemzeiten arbeiten.

Heldung	Bedienplatz	Zuordnung	History
2	5760	Gespräch	09:54.51 29.12
2	5760	Auftragsgespräch	09:54.56 29.12
2		Gespräch beendet	09:55.16 29.12
2	196	Gespräch	10:07.54 29.12
2	56443	Gespräch	10:08.29 29.12
2	56443	Auftragsgespräch	10:08.28 29.12
2		Gespräch beendet	10:08.38 29.12
2	196	Gespräch	10:08.46 29.12
2	196	Gespräch	10:08.53 29.12
2		Sammelruf	10:09.13 29.12
2		Gespräch beendet	10:09.19 29.12
2	196	Gespräch	10:10.05 29.12
2	196	Auftragsgespräch	10:10.05 29.12
2		Gespräch beendet	10:10.48 29.12
2	196	Gespräch	10:14.25 29.12
2	196	Auftragsgespräch	10:14.25 29.12

Meldung	Bedienplatz	Zuordnung	History
2	5760	Gespräch	09:54.51 29.12
2	5760	Auftragsgespräch	09:54.56 29.12
2		Gespräch beendet	09:55.16 29.12
2	196	Gespräch	10:07.54 29.12
2	56443	Gespräch	10:08.29 29.12
2	56443	Auftragsgespräch	10:08.28 29.12
2		Gespräch beendet	10:08.38 29.12
2	196	Gespräch	10:08.46 29.12
2	196	Gespräch	10:08.53 29.12
2		Sammelruf	10:09.13 29.12
2		Gespräch beendet	10:09.19 29.12
2	196	Gespräch	10:10.05 29.12
2	196	Auftragsgespräch	10:10.05 29.12
2		Gespräch beendet	10:10.48 29.12
2	196	Gespräch	10:14.25 29.12
2	196	Auftragsgespräch	10:14.25 29.12

**10:07:54** Systemzeit Funkprotokoll (ca. 10:06:44 Systemzeit Sprachspeicher)

Der Disponent versucht erstmals über Zugfunk „A“ den Tzfz des Z 196 zu erreichen, es kommt jedoch keine Verbindung zustande. (Das Symbol links in der Bildschirmansicht, weißer Pfeil links gerichtet auf blauem Grund kennzeichnet den abgegebenen Ruf an den Z 196, rot durchgestrichen kennzeichnet, dass keine Verbindung aufgebaut werden konnte)

**10:08:46** Systemzeit Funkprotokoll (ca. 10:07:46 Systemzeit Sprachspeicher)

Der Disponent versucht nochmals über Zugfunk „A“ den Tzfz des Z 196 zu erreichen, es kommt jedoch keine Verbindung zustande. (Pfeilsymbol wie oben)

**10:08:53** Systemzeit Funkprotokoll (ca. 10:07:53 Systemzeit Sprachspeicher)

Der Disponent versucht wieder über Zugfunk „A“ den Tzfz des Z 196 zu erreichen, es kommt jedoch keine Verbindung zustande. (Pfeilsymbol wie oben)

**10:09:13** Systemzeit Funkprotokoll

Der Disponent setzt einen Sammelruf ab. Dieses Gespräch wurde auch am Sprachspeicher aufgezeichnet. Systemzeit am Sprachspeicher 10:08:03 bis 10:08:13. (Das Symbol links in der Bildschirmansicht, schwarzer Telefonhörer auf gelben Grund dokumentiert Gesprächsbeginn und Gesprächsende)

**10:10:05** Systemzeit Funkprotokoll

Der Disponent versucht wieder über Zugfunk „A“ den Tzfz des Z 196 zu erreichen. Diesmal wird eine Verbindung aufgebaut und das Gespräch kommt zustande (Das Symbol links in der Bildschirmansicht, weißer Pfeil links gerichtet auf blauem Grund kennzeichnet den abgegebenen Ruf, dieses Mal nicht rot durchgestrichen kennzeichnet die aufgebaute Verbindung). Am Sprachspeicher wurde dieses Gespräch wieder aufgezeichnet. Systemzeit Sprachspeicher 10:08:56 bis 10:09:44.

## 11.4 Aussagen Beteiligter

### 11.4.1 Aussage des Notfalleiters der RVL-West Innsbruck

Bei der Dienstübernahme am 29.12.2006 wurde mitgeteilt, dass der Z 5602 um 05:46 Uhr zwischen Bregenz und Lochau-Hörbranz vermutlich im km 8,0 einen Schlag verspürt hatte. Bei einer Untersuchung des Zuges im Bf Lindau konnten Blutspuren am zweiten Drehgestell des ersten Wagens in Fahrtrichtung links festgestellt werden. Eine Untersuchung der Polizei vor Ort brachte jedoch kein Ergebnis. Der Disponent wurde von NFL beauftragt, den betroffenen Abschnitt zu beobachten. Um 09:10 Uhr kam die Verständigung von der RFL, dass eine Leiche neben dem Gleis zwischen Lochau und Bregenz aufgefunden wurde, der Zugverkehr davon nicht betroffen wäre. Von der Landeswarnzentrale wurde die Telefonnummer des Polizisten vor Ort eingeholt. Der Polizist vor Ort wurde kontaktiert und nachgefragt, ob er Verständigungen über den Zugverkehr benötigen würde. Der Polizist gab an, keine Informationen über den Zugverkehr zu brauchen, wollte jedoch wissen, wo sich die Garnitur des Z 5602 befindet. Um ca. 09:45 Uhr rief der Polizist an und teilte mit, dass Maßnahmen zur Spurensicherung vor Ort durchgeführt werden und es erforderlich ist, dass die Züge langsamer fahren sollten. Die Züge sollen so langsam fahren, dass sie die Einsatzkräfte sehen und rechtzeitig anhalten können. Darauf wurde mit dem Polizisten ein Langsamfahren der Züge mit höchstens 30 km/h im betroffenen Abschnitt vereinbart. Der Notfalleiter ging davon aus, dass die Einsatzkräfte neben dem Gleis arbeiteten. Nachdem diesem Gespräch wurde persönlich der Disponent vom vereinbarten Langsamfahren im km 7,100 mit dem Hinweis auf den Polizeieinsatz verständigt.

### 11.4.2 Aussage des Disponenten „Arlberg“ der RVL-West Innsbruck

Um 09:15 Uhr wurde der Disponent vom Notfalleiter vom Auffinden einer Leiche zwischen Bregenz und Lochau-Hörbranz informiert. Vom Notfalleiter kam weiters die Information, dass die Leiche neben dem Gleis liegt und keine betrieblichen Maßnahmen erforderlich wären. Um 09:48 kam die Verständigung vom Notfalleiter, dass durch die Polizei weitere Untersuchungen durchgeführt werden und ein Langsamfahren vereinbart worden ist. Da zu diesem Zeitpunkt der Z 5760 im Bf Bregenz zur Abfahrt bereitstand, wurde die Verständigung des Zuges an Zugfunk durch den Disponenten durchgeführt. Einige Minuten später wurde der Disponent durch den Tzf Z 5760 über die unrichtige Kilometerangabe im Bezug auf das Langsamfahren verständigt. Die Fdl der Bf Wolfurt und Lindau wurden nicht verständigt, da beabsichtigt war, die Verständigung weiterer Fahrten selbst durchzuführen. Der Disponent war der Meinung, die Polizei würde sich neben dem Gleis aufhalten, da eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h vereinbart worden war. Der Z 196 wurde vermutlich zu spät versucht über Zugfunk zu erreichen und es konnte trotz mehreren Versuchen keine Verbindung zum Tzf Z 196 hergestellt werden.

### 11.4.3 Aussage des Fdl „Strecke“ Bf Wolfurt

Bei der Dienstübernahme erfolgte die Verständigung, dass Z 5602 im Bereich des Bf Lochau-Hörbranz ein Lebewesen angefahren haben soll, aber der Tzf des nächsten Zuges konnte keine Unregelmäßigkeiten feststellen. Über einen Polizeieinsatz war nichts bekannt. Um ca. 09:00 Uhr kam vom Fdl Außendienst die Verständigung, dass eine Leiche gefunden wurde, aber keine Maßnahmen gefordert sind. Der Zugverkehr lief ohne Besonderheiten, von einem Polizeieinsatz war nichts zu bemerken. Beim Z 5760 fiel auf, dass im Abschnitt Bregenz – Lochau 3 Minuten Verspätung aufgetreten waren. Darauf wurde beim Disponenten nachgefragt, um die Ursache zu ergründen. Der Disponent sagte, „830“ sei zu kodieren (*Anm. der Verspätungscode dient der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG zur statistischen Erfassung der Zugverspätungen, sowie zu Abrechnungszwecken nach dem Verursacherprinzip. 830 bedeutet Polizei beim Zug*), weil der Z 5760

wegen der Polizei im Bereich der Bahnanlage langsamer gefahren ist.

Aufgrund dieser Aussage wurde angenommen, dass die Aktion beendet ist bzw. nicht im Gefahrenbereich stattfindet, womit keine Maßnahmen zu setzen sind. Ansonsten wären vom Disponenten weitere Aufträge gekommen.

Um 10:10 Uhr kam die Information vom Disponenten, dass der Z 196 nicht von einem Langsamfahren mit Vmax 30 km/h informiert sei. Auf den Monitoren der Sicherungsanlage wurde erkannt, dass der Z 196 zu diesem Zeitpunkt den Bf Lochau-Hörbranz bereits verlassen hatte und es zu spät ist, den Z 196 noch anzuhalten. Ein Eingreifen wäre nur möglich gewesen, bevor der Z 196 das Ausfahrtsignal des Bf Lochau-Hörbranz erreicht hätte.

Kurz danach kam vom Disponenten die Verständigung, dass der Z 196 jemand überfahren habe. Es wurde kein Handlungsbedarf gesehen, da keine Informationen über einen Einsatz der Polizei im Gefahrenbereich vorlagen.

#### **11.4.4 Aussage des Fdl „Außendienst“ Bf Wolfurt**

Gegen 07:00 kam von der Polizei die Information, dass aufgrund des Vorfalls in den frühen Morgenstunden die Suche nach einer verletzten oder getöteten Person eingestellt wurde. Diese Information wurde an den Betriebsmanager weitergegeben.

Zwischen 09:00 Uhr und 09:30 Uhr erfolgte die Information vom Notfalleiter, dass ein Leichnam gefunden wurde, die genaue örtliche Lage jedoch nicht feststand und keine Einschränkungen für den Zugverkehr bestanden. Auch diese Information wurde an den Betriebsmanager weitergeleitet. Das nächste Gespräch mit dem Notfalleiter erfolgte um ca. 10:00 Uhr, als dieser nach dem zuständigen Betriebsmanager fragte. Eine Gleissperre war nach den Angaben des Notfallleiters von der Polizei nicht verlangt, aber die Züge würden langsamer fahren. Nach Aussage des Fdl Außendienst erweckten die Angaben des Notfallleiters den Eindruck, dass dieser bereits die notwendigen Maßnahmen getroffen hatte.

#### **11.4.5 Aussage des Tfzf Z 196**

Nach der Ankunft mit dem Z 191 im Bf Lindau sollte mit dem Tfz 421.397-1 der aus München kommende Z 196 übernommen werden. Vom Bf Lindau wurde am Ortsfunk die Verspätung von Z 196 im Ausmaß von 10 Minuten bekannt gegeben. Kurz vor Abfahrt des Z 196 ist ein Schweizer Tfzf, welcher den Zug ab Bf St. Margethen (CH) weiterführen sollte, auf das Tfz zugestiegen. Unmittelbar vor Abfahrt des Z 196 wurde auf den Zugfunkkanal A 74 geschaltet. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden keine Anweisungen oder Aufträge vom Fdl Lindau erhalten. Bei der Fahrt Richtung Bf Bregenz wurden trotz der erlaubten 100 km/h mit ca. 80 – 90 km/h gefahren. Nach der Durchfahrt im Bf Lochau-Hörbranz, in einem Rechtsbogen, wurden mehrere Personen mit Warnwesten wahrgenommen, die sich im Gleis zwischen den Schienen aufhielten. Es wurde sofort eine Schnellbremsung eingeleitet, der Zug konnte aber nicht mehr rechtzeitig zum Stillstand gebracht werden. Noch bevor ein „Achtungssignal“ gegeben werden konnte, erfolgte die Kollision mit der Menschengruppe.

Es erfolgt zu keinem Zeitpunkt, weder auf der Fahrt mit Z 191 von St. Margethen (CH) nach Lindau (D), noch im Bf Lindau oder auf der Fahrt mit dem Z 196 der Auftrag zum Langsamfahren mit 30 km/h, weder schriftlich mit Befehl, noch fernmündlich.

## 12 Feststellungen und Schlussfolgerungen

Am 1. April 2005 wurde in der RVL-West eine Notfallleitstelle als Pilotprojekt installiert. Mit dem Implementierungsschreiben der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG wurden folgende Unterlagen in Kraft gesetzt, die die Grundsätze und Aufgaben der Notfallleitstelle regeln. Dazu gehören

- Notfallleitstelle ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG NB-Region West
- Checkliste für Notfallleiter
- ÖBB-Einsatzleiter ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG

Die Unterlagen „Notfallleitstelle ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG“, die als Arbeitunterlage in der RVL-West aufgelegt war, wurden am 30. Dezember 2006 an die UUS-Schiene übergeben. Durch diese Grundsätze und Aufgaben der Notfallleitstelle ergeben sich Widersprüche mit eisenbahnrechtlich genehmigten Regelwerken.

Nb Region West RVL - Notfallleitstelle

### Grundsatz

- Die Notfallleitstelle wird bei Nb-Region West installiert. Der Notfallleiter (NFL) ist Teil des Notfallmanagements.
- Zu den Aufgaben des NFL gehören die gesamte Organisation zur Bewältigung von
  - Störungen im operativen Bereich
  - gefährlichen Unregelmäßigkeiten
  - außergewöhnlichen Ereignissen
  - Notfällen, Krisen und Katastrophen

09.02.2005 2

Nb Region West RVL - Notfallleitstelle

### Aufgaben

- Der Notfallleiter entsendet – immer wenn Bedarf an bahnfremden Einsatzkräften - einen FdI Aussendienst der Bahnhöfe Kufstein, Wörgl, Hall i.T., Innsbruck Hbf, Bludenz, Feldkirch, Wolfurt als ÖBB-Einsatzleiter unverzüglich zum Ereignisort.
- Muss die Oberleitung freigeschaltet und geerdet werden, verständigt er unverzüglich die RLS West Zirl.
- Er verständigt den RSB sowie außerhalb der normalen Arbeitszeit die RSB-Bereitschaft laut Vorgaben des Anhang 1.
- Er nimmt Notfallmeldungen auf und leitet Hilfeleistung ein.
- Er ist erster Ansprechpartner für alle Einsatzkräfte.
- Agiert als zentraler Ansprechpartner während des Einsatzes.
- Er unterstützt im Rahmen seiner Möglichkeiten den ÖBB-Einsatzleiter.
- Ist Koordinations-, Informations- und Kommunikationsstelle.
- Organisiert und informiert bahninterne Hilfsdienste.
- Erstellt die Ereignisdokumentation (Meldung).

09.02.2005 3

Die Aufgaben des Notfallleiters

- **gesamte Organisation zur Bewältigung von außergewöhnlichen Ereignissen, Notfällen, Krisen und Katastrophen**
- **agiert als zentraler Ansprechpartner während eines Einsatzes**

stehen im Widerspruch mit den nachfolgend angeführten normativen Bestimmungen des DA-Notfallmanagement (NFM), und in weiterer Folge mit der ZSB 10.

- Bestimmungen NFM
  - §3 Abs. 2; *Notfälle sind von der für den Notfallbereich örtlich zuständigen Stelle abzuhandeln.*
  - §5 Abs. 1; *Der Notfallbereich stimmt in der Regel mit dem betrieblich zu steuernden Bereich (z.B. Fernbedienungsbereich, Zugleitsstrecke) überein. Abweichungen, genaue örtliche Abgrenzungen und Übergangsbereiche siehe Notfallmappe.*
  - §5 Abs. 2; *Der Eintritt eines Notfalls ist sofort der örtlich zuständigen Stelle zu melden.*
  - §5 Abs. 4; *Die für den Notfallbereich örtlich zuständige Stelle stellt sicher, dass die Notfallmappe zur systematischen Maßnahmensetzung bei Notfällen in aktueller Form zur Verfügung steht.*



- §6 Abs. 1; *Der ÖBB-Einsatzleiter ist im Zusammenhang mit Rettungs- und Behebungsmaßnahmen für die Disposition, Organisation und Koordination der eisenbahnspezifischen Belange zuständig und hinsichtlich erforderlicher betrieblicher Maßnahmen anordnungsbefugt.*
- §6 Abs. 3; *Die Zuständigkeit und Erreichbarkeit des ÖBB-Einsatzleiters ist in der Notfallmappe geregelt. Bis zur Übernahme der Einsatzleitung durch den zuständigen ÖBB-Einsatzleiter übernimmt der für den Notfallbereich operativ Zuständige (z.B. Fdl) dessen Aufgaben, indem er erforderliche betriebliche Maßnahmen anordnet.*
- Bestimmungen ZSB 10 Betreten von Bahnanlagen
  - §2 *Betreten nicht allgemein benutzbarer Bahnanlagen, Abs. 1: Berechtigte Personen melden sich beim jeweiligen Örtlich Aufsichtsführenden bzw. beim Fdl, der Ihnen erforderlichenfalls Weisungen zur Wahrung der persönlichen Sicherheit erteilt. Darüber hinaus müssen berechtigte Personen für Ihre Sicherheit selbst Sorge tragen.*

Diese normativen betrieblichen Bestimmungen legen eindeutig fest, dass

- Notfälle immer von der örtlich zuständige Stelle abzuhandeln sind und nur von dieser im erforderlichen Umfang abgehandelt werden können, da diese zuständig für die Maßnahmensetzung ist;
- der Eintritt eines Notfalles sofort der örtlich zuständigen Stelle zu melden ist;
- der ÖBB-Einsatzleiter bei Rettungs- und Behebungsmaßnahmen hinsichtlich betrieblicher Belange anordnungsbefugt ist;
- nur der zuständige Fdl als Ansprechperson beim Betreten von Bahnanlagen für die jeweils berechtigten Personen gilt, die notwendigen Weisungen erteilt, sowie die notwendigen Maßnahmen trifft.

Der aus den Vorgaben für den Notfalleiter (Grundsätze und Aufgaben) resultierende Konflikt der Zuständigkeiten zwischen örtlich zuständiger Stelle und dem Notfalleiter erklärt scheinbar, warum der Notfalleiter das außergewöhnliche Ereignis selbst abhandelte und nicht die örtlich zuständige Stelle, den Bf Wolfurt, beauftragte.

In weiterer Folge wurde durch die widersprüchlichen Zuständigkeiten und auch mangelhafte Kommunikation, zwischen Notfalleiter und Fdl Außendienst Bf Wolfurt (siehe Gespräch (2) Pkt. **11.2**) kein Auftrag vom Notfalleiter an den Fdl Außendienst erteilt, um den Fdl Außendienst als ÖBB-Einsatzleiter zu entsenden und den Polizeieinsatz samt den betrieblich notwendigen Maßnahmen zu koordinieren. Der Notfalleiter selbst führte die weitere Kommunikation und Maßnahmensetzung mit der Landesleitzentrale der Polizei Vorarlberg, sowie dem Polizeibeamten vor Ort.

Der Notfalleiter übernahm durch seine Handlungsweise mit den externen Hilfskräften gewissermaßen die Aufgaben eines ÖBB-Einsatzleiters ohne die entsprechende Zuständigkeit, denn dies wäre im gegenständlichen Fall die Aufgabe des Fdl „Außendienst“ vom Bf Wolfurt.

Im entscheidenden Gespräch um 09:44 Uhr (siehe Gespräch (8) Pkt. **11.2**) zwischen Notfallleiter und dem Polizeibeamten vor Ort, hatte der Notfallleiter die letzte Möglichkeit die richtigen Entscheidungen zum Schutz der Polizeibeamten zu treffen.

Der Notfallleiter hatte keine Angaben

- wie viele Personen und vor allem
- wo sich diese Personen befanden (in oder neben dem Gefahrenbereich, vor allem wie weit neben dem Gefahrenbereich)
- in welcher kilometrischen Lage der Einsatzort liegt (die Bezeichnung des Fahrleitungsmastes „sieben Strich zehn“ nach Aussage des Polizeibeamten, wurde als Kilometer 7,100 interpretiert).

Anstatt die Räumung des Gleisbereichs zu veranlassen oder eine Gleissperre anzuordnen wurde mit dem Polizeibeamten vor Ort ein Langsamfahren mit Vmax 30 km/h vereinbart, da der Notfallleiter nach eigenen Angaben von einem Einsatz neben dem Gleis ausging (durch die Information, dass der gesamte Leichnam am Zaun hängt). Erst mit der Sicherheitsinfo 14/2006 der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG (vgl. Pkt 12. letzter Absatz) vom Nachmittag des 29.12.06 erfolgte die Anweisung, dass bei Polizeieinsätzen generell das Gleis zu sperren ist.

Da die Mitarbeiter der Polizei Bregenz keine Anweisungen über das Verhalten im Gefahrenbereich von Gleisen, sowie über die erforderlichen Schutzmaßnahmen während eines Einsatzes im Gleisbereich hatten, wurde diese Vereinbarung angenommen.

Eine Rückmeldung oder Vollzugsmeldung, ab welchen Zeitpunkt diese Vereinbarung umgesetzt sind, wurde nicht getroffen. Das vereinbarte Langsamfahren mit 30 km/h im km 7,10 wurde sofort an den Disponenten weitergeleitet. Durch diese Vorgangsweise war für den Notfallleiter sichergestellt, dass der Fahrdienstleiter Bf Wolfurt vom Disponenten verständigt wird und für die weitere Verständigung der Züge sorgt. Vom Notfallleiter wurde der Bf Wolfurt nicht nochmalig gesondert vom Langsamfahren verständigt.

Als der Z 5760 um ca. 09:53 Uhr den Vorfalldbereich mit geringer Geschwindigkeit passierte, waren die Exekutivkräfte der Ansicht, dass das vereinbarte Langsamfahren umgesetzt ist.

Der Disponent verständigte den Z 5760 über das Langsamfahren und beabsichtigte weitere Zugfahrten selbst zu verständigen, ohne den Bf Wolfurt mit Verständigung der Züge zu beauftragen. Mit dieser Vorgangsweise war die gesicherte Verständigung der Züge nicht gewährleistet, da der Disponent den Streckenabschnitt Bf Bregenz – Bf Lindau lediglich überwacht und nicht steuert. Die betriebliche Abwicklung des Zugverkehrs und die Steuerung der Signale erfolgt nur durch den Fahrdienstleiter des Bf Wolfurt.

Die Verständigung der Züge (Befehlsbeigabe) durch den Disponenten, ist auch in den Bestimmungen der Betriebsvorschrift nicht vorgesehen, dies liegt in der Zuständigkeit des Fdl.

Bei der Verwendung von Zugfunk kündigt der Disponent dem Tzf die Notwendigkeit einer Befehlsbeigabe an und stellt allenfalls die Verbindung zwischen Tzf und dem zuständigen Fdl am Zugfunk her. Der Fdl fertigt einen Sammelbefehl aus und diktiert dann die Vorschreibung dem Tzf. Mit dieser Vorgangsweise ist sichergestellt, dass die Verständigung von Zügen im erforderlichen Umfang getroffen werden kann und keine Fahrten ohne Verständigung zugelassen werden. Im konkreten Fall hätte der Fdl den Z 196 beim Ausfahrtsignal des Bf Lochau-Hörbranz anzuhalten und erst nach erfolgter Verständigung die Fahrt Richtung Bf Bregenz zugelassen.

Der Disponent verfügt in Gegensatz zum Fdl über keinerlei sicherungstechnische Einrichtungen um den Zugverkehr zu steuern und einen Zug, der mittels Zugfunk nicht erreicht werden kann, an einem vor dem Einsatzbereich liegenden Signal anzuhalten. Der Disponent kann direkt beim betreffenden Fahrdienstleiter erforderliche Maßnahmen veranlassen aber auch eine Gefahrschaltung der Oberleitung über eine Notrufnummer veranlassen.

Da der Zugfunkbereich auf der Strecke 10105, in dem der Disponent eine aus Richtung Lindau (D) kommende Zugfahrt erreicht, erst im km 5,900 (Staatsgrenze) kurz vor dem Bahnhof Lochau-Hörbranz beginnt, hätte der Z 196 am Zugfunk frühestens 1860 Meter vor der Unfallstelle vom Disponenten erreicht werden können. Bei einer gefahrenen Geschwindigkeit von 86 km/h (23,9 m/s) wären dafür im günstigsten Fall 77 Sekunden Zeit für das Zusprechen des Auftrags zum Langsamfahren und die Abbremsung des Z 196 von 86 km/h auf 30 km/h. Ob diese Zeitspanne dazu ausreichend gewesen und die Kollision verhindert worden wäre, ist fraglich.

Bei der Abhandlung des Notfalls gingen Notfalleiter wie Disponent, nach deren Aussagen, von einem Polizeieinsatz neben dem Gleisbereich aus. Es hätte nur ein zuständiger ÖBB-Einsatzleiter vor Ort die Situation klären und die notwendigen Maßnahmen mit den Einsatzkräften abstimmen können.

Bis zu diesem Vorfall gab es keine expliziten Arbeitsanweisungen für die Mitarbeiter der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG bezüglich der betrieblichen Vorgangsweise bei einem Polizeieinsatz im Gleisbereich. Da dieser Fall auch in der ÖBB DV V3 nicht dezidiert vorgeschrieben oder erläutert wird, müssen sich die Mitarbeiter des ausführenden Betriebsdienst der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG an die Bestimmungen der ÖBB DV V3 halten.

#### ÖBB DV V3 §1 Abs. 4

*Die Betriebsvorschrift legt die Bestimmungen zur Wahrung der Betriebssicherheit fest. Darüber hinaus ist das Ziel bestimmt, das zu erreichen gilt; die Vorgangsweise zum Erreichen des Zieles ist nicht für jeden Einzelfall vorgeschrieben. Sind Betriebsfälle nicht für oder nicht eingehend behandelt, muss danach getrachtet werden - innerhalb der Rahmenbedingungen dieser Vorschrift – jene Vorgangsweise zu wählen, welche die im Einzelfall günstigsten und besten Ergebnisse erbringt .*

Sinngemäß wären die Bestimmungen des § 85 der ÖBB DV V3 anzuwenden

- (DV V3 §85 Abs. 1) *Die Sperre eines Gleises ist eine Schutzmaßnahme, wenn das Gleis nicht oder nur unter bestimmten Bedingungen befahren werden darf.*
- (DV V3 §85 Abs. 2) *Ein Gleis wird gesperrt*
  - *wenn es eine unbefahrbare Stelle aufweist*
  - *bei außergewöhnlichen Ereignissen – auch Naturereignissen - wenn die Befahrbarkeit des Gleises zweifelhaft ist*
  - *bei Zugtrennung*
  - *bei fehlendem Schlußsignal*
  - *bei Streckenverladung*

Zuständig für die Durchführung einer Gleissperre und alle damit im Zusammenhang stehenden Maßnahmen ist immer der zuständige FdL. Im gegenständlichen Fall ist dies der FdL Wolfurt, der jedoch nicht im erforderlichen Umfang verständigt oder beauftragt wurde.

Eine Anordnung zum „Fahren auf Sicht“ für betroffene Fahrten durfte und darf nach den Bestimmungen der DV V 3 nicht als Schutzmaßnahme bei einem Polizeieinsatz getroffen werden, da dies nur in bestimmten, z.B. in der Betriebsvorschrift DV V 3 ausdrücklich genannten Fällen zulässig ist.

Als Folge des Vorfalles vom 29. Dezember 2006 wurde von der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG mit einer „Sicherheitsinformation 14/2006“ die Vorgangsweise eindeutig geregelt. Gemäß dieser Sicherheitsinformation sind als Schutzmaßnahme beim Einsatz von bahnfremden Hilfsorganisationen im Gefahrenraum die betroffenen Gleise zu sperren und keine Fahrten zuzulassen.

Voraussetzung für die Aufhebung der Schutzmaßnahme ist die gesicherte Rückmeldung über das Verlassen des Gefahrenbereiches bzw. die vollständige Beendigung der Arbeiten.

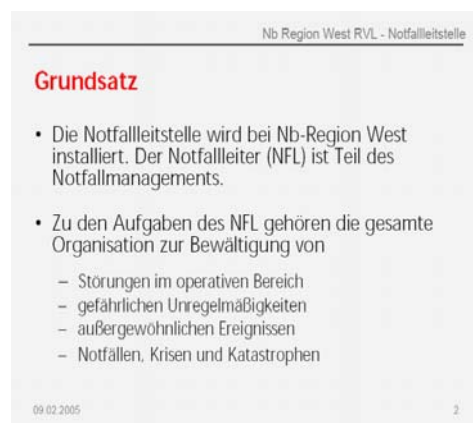
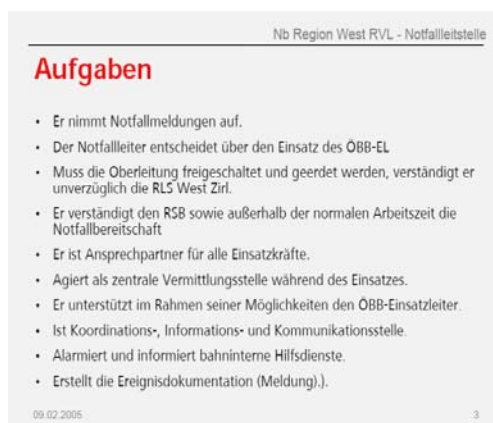
Die Vereinbarung von Langsamfahren oder die Abgabe von Achtungssignalen von Schienenfahrzeugen alleine ist nicht zulässig.

## 12.1 Sonstige Unregelmäßigkeiten

- Die Aufgaben des Notfallleiters gemäß den Unterlagen „Notfallleitstelle“ sind nicht in der DA Notfallmanagement und den dazugehörigen Ausführungsbestimmungen eingearbeitet.
- Bei den von der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG übermittelten Unterlagen „Notfallleitstelle ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG NB-Region West“, stimmen die Aufgaben für den Notfallleiter mit der, bei der RVL-West entnommenen Version nicht überein. In der am 30. Dezember 2006 entnommenen Arbeitsunterlage (siehe Pkt. 12 Abs. 2) lautet der erste Punkt der Aufgaben des Notfallleiters:
  - Der Notfallleiter entsendet – immer wenn Bedarf an bahnfremden Einsatzkräften – einen Fdl Außendienst der Bahnhöfe Kufstein, Wörgl, Hall i. T, Innsbruck Hbf, Bludenz, Feldkirch, Wolfurt als ÖBB-Einsatzleiter unverzüglich zum Einsatzort.

In der übermittelten Fassung findet sich dieser Wortlaut nicht wieder. Im Bezug auf die Aufgaben des Notfallleiters lautet der zweite Punkt:

- Der Notfallleiter entscheidet über den Einsatz des ÖBB-EL (Einsatzleiter)



Ab oder zu welchem Zeitpunkt die Aufgaben in dieser Form abgeändert wurden, konnte von der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG nicht belegt werden. Beide Versionen sind mit dem 9.2.2005 datiert.

Die Grundsätze sowie die Aufgaben der Notfallleitstelle sind wieder gleich lautend mit der am 30. Dezember 2006 entnommenen Arbeitsunterlage (siehe Pkt. 12 Abs. 2).

- Die Aufgaben und Zuständigkeiten vom Notfallleiter und der Disponenten der RVL-West werden ergänzend zu den normativen Grundlagen über „Unique Contributions“ (UC's) geregelt. Diese UC's wurden von einer Management Consulting Ges.m.b.H erstellt, um Doppelgleisigkeiten und ein Zuständigkeitsvakuum zu vermeiden, beschreiben Output bzw. Ergebnisse, jedoch nicht Tätigkeiten. Diese UC's dienen zur Steigerung von Unternehmensergebnissen und sind nicht dazu geeignet Arbeitsanweisungen zu ersetzen.
- Für die als Pilotprojekt in Betrieb genommene Notfalleitstelle gibt es keine Arbeitsplatzevaluierung. Es wurde am 12. Jänner 2007 eine Arbeitsplatzbegehung und Besichtigung des Arbeitsplatzes des Notfallleiters durchgeführt und vom Arbeitsmediziner eine präventivdienstliche Stellungnahme abgegeben.
- Nach den vorliegenden, von der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG übermittelten Unterlagen, wurde bei der Inbetriebnahme des Fernbedienbahnhofes Wolfurt das Verkehrs-Arbeitsinspektorat nicht im erforderlichen Umfang eingebunden. Mit der Auflösung der Fahrdienstleiterpositionen im Bf Bregenz und Bf Lochau-Hörbranz durch die Einbindung in den Fernbedienbahnhof Wolfurt im Jahr 2005 wurde durch die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG keine Evaluierung gem. ArbeitnehmerInnenschutzgesetz durchgeführt. Ebenso fehlt die Evaluierung der Arbeitsplätze nach der am 20. Dezember 2006 getroffenen Auflassung des Fdl „Bregenz“, der den Bereich Bregenz bis zur Staatsgrenze nächst Lochau-Hörbranz gesteuert hatte.
- Die Abstimmung mit externen Hilfs- und Rettungskräften im Unfallbereichsbahnhof Wolfurt (am 23.02.2005, 17.10.2006, 18.10.2006 und 4.11.2006) wurden jeweils mit Feuerwehr und Rettung, jedoch ohne Mitwirkung der Exekutive durchgeführt.

### 13 Ursache

- Mangelhafte Kommunikation zwischen Polizei, Notfalleiter, Disponent und den zuständigen Fahrdienstleitern des Bf Wolfurt über den Polizeieinsatz in Verbindung mit unklaren bzw. widersprüchlichen Zuständigkeiten zwischen Notfalleitstelle und örtlich zuständiger Stelle. Durch die Aufgaben des Notfalleiters gemäß der Unterlage „Notfalleitstelle ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG NB-Region West“ (siehe Pkt. 12.)
  - **gesamte Organisation zur Bewältigung von außergewöhnlichen Ereignissen, Notfällen, Krisen und Katastrophen**
  - **agiert als zentraler Ansprechpartner während eines Einsatzes**ohne weitere konkrete Vorgaben, entstanden gegensätzliche Regelungen zwischen Notfalleiter und der örtlich zuständigen Stelle im Bezug auf die Aufgaben und vor allem im Bezug auf die Zuständigkeiten bei Abhandlung eines Notfalls.
- Die Disposition der Schutzmaßnahmen war den Arbeitnehmern vor Ort überlassen und es wurden mangelhafte Maßnahmen zum Schutz der im Gefahrenbereich befindlichen Exekutive und Hilfskräfte getroffen, da Notfalleiter und Disponent von einem Polizeieinsatz neben dem Gleisbereich ausgingen. Das Langsamfahren mit 30 km/h als Schutzmaßnahme ohne die eindeutige Kenntnis der Lage der Einsatzstelle, den örtlichen Gegebenheiten und vor allem ohne Sicherungsposten, muss als nicht ausreichend betrachtet werden.
- Mangelhafte Abwicklung der Verständigung von Zugfahrten durch den Disponenten ohne den zuständigen Fdl. Die Verständigung der Züge durch den Disponenten, obwohl die Zuständigkeit eindeutig und ausschließlich in der Verantwortlichkeit des Fdl liegt. Es ist nur dem Fdl möglich, die Verständigung aller Fahrten im betroffenen Streckenabschnitt mit einem Befehl sicherzustellen oder die gegebenenfalls notwendigen Ersatzmaßnahmen zu treffen wenn der Tzfz eines Zuges nicht mittels Funk erreicht werden kann.  
In vorliegenden wäre der Zug 196 im Bf Lochau-Hörbranz beim Ausfahrtsignal anzuhalten und mit anderen Kommunikationsmitteln (Signalfernsprecher, Ortsfunk) zu verständigen. Dies liegt alleine in der Zuständigkeit des Fdl Bf Wolfurt, der die Signale bedient und diesen Streckenabschnitt steuert. Nur dadurch wäre sichergestellt gewesen, dass die Fahrt des Z 196 erst nach erfolgter Verständigung in den betroffenen Streckenabschnitt zugelassen wird. Dadurch erfolgte keine Verständigung des Tzfz Z 196 über das Langsamfahren mit 30 km/h.
- Verspätete Entsendung eines ÖBB-Einsatzleiters zur Unfallstelle um mit den Polizeibeamten vor Ort die betrieblich notwendige Vorgangsweise zu koordinieren und für deren Sicherheit Maßnahmen festzulegen.
- Für die Mitarbeiter der Polizei Bregenz gab es offensichtlich keine Anweisungen über das Verhalten im Gefahrenbereich von Gleisen, sowie über die erforderlichen Schutzmaßnahmen während eines Einsatzes im Gleisbereich wodurch das Langsamfahren mit 30 km/h als Schutzmaßnahme vereinbart wurde. Als der Z 5760 um ca. 09:53 den Vorfallbereich mit verminderter Geschwindigkeit passierte, waren die Exekutivkräfte der Ansicht, dass das Langsamfahren umgesetzt ist.

## 14 Sicherheitsempfehlung

- (1) Beseitigung der Widersprüchlichkeiten bei den Kompetenzen zur Abhandlung eines Notfalls/außergewöhnlichen Ereignisses zwischen Notfallleiter und Fahrdienstleiter. Es sind für Notfallleiter eindeutige Arbeitsanweisungen zu verfassen, sowie dessen Kompetenzen und Zuständigkeiten festzulegen. Dies ist in geeigneter Form an alle Fdl zu kommunizieren.
- (2) Von der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG ist unverzüglich eine generelle Anweisung für derartige Einsätze bahnfremder Dritter im Gefahrenraum der Gleise festzulegen. In dieser Anweisung sind die Maßnahmen nach Maßgabe der Grundsätze der Gefahrenverhütung (§ 7 ASchG) festzulegen. Ebenso sind auch die Zuständigkeiten für die Umsetzung der Maßnahmen eindeutig klarzustellen und die Mitarbeiter darüber nachhaltig zu informieren.

Bei der Festlegung von Schutzmaßnahmen sind die **Grundsätze der Gefahrenverhütung** zu beachten, die in § 7 ASchG zusammenfassend geregelt sind. Für den Gefahrenraum der Gleise erfolgt darüber hinaus eine Konkretisierung dieser Grundsätze im Rahmen der Bestimmungen des § 26 EisbAV. Daraus ergibt sich für den konkreten Fall:

- Soweit dies möglich ist, ist jedenfalls eine **Gleissperre** zu verhängen (vgl. § 7 Z 1 ASchG - Vermeidung von Risiken, § 7 Z 3 ASchG - Gefahrenbekämpfung an der Quelle, § 7 Z 6 ASchG - Ausschaltung oder Verringerung von Gefahrenmomenten, vgl. auch die gleich lautende Regelung des § 26 Abs. 2 EisbAV).
  - Wenn keine Gleissperre möglich ist, wären anschließend technische Maßnahmen zur Warnung der Arbeitnehmer im Gefahrenraum der Gleise vor der Annäherung eines Schienenfahrzeuges zu treffen, beispielsweise der Einsatz einer Minigel-Lösung (vgl. § 7 Z 4 ASchG - Ausschaltung der menschlichen Fehlerquelle, vgl. auch die gleich lautenden Regelungen des § 26 Abs. 3 und Abs. 4 EisbAV).
  - Wenn keine Gleissperre und keine technischen Maßnahmen möglich sind, wären anschließend organisatorische Maßnahmen zur Warnung der Arbeitnehmer im Gefahrenraum der Gleise vor der Annäherung eines Schienenfahrzeuges zu treffen, beispielsweise der Einsatz von Sicherungsposten oder die Zulassung der Fahrt eines Schienenfahrzeuges erst nach Räumung des Gefahrenraumes der Gleise (vgl. auch die gleich lautenden Regelungen des § 26 Abs. 5 und Abs. 6 EisbAV).
- (3) Laufende Abhaltung von Notfallübungen in Zusammenarbeit mit der Exekutive. Der Ablauf des Notfalltrainings sowie die daraus gewonnenen Erkenntnisse sind in geeigneter Form und im erforderlichen Umfang mit den Mitarbeitern der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Exekutivkräften zu kommunizieren.

- (4) Die für Notfallbereichsbahnhöfe gemäß der ÖBB-DA Notfallmanagement vorgesehenen Abstimmungsgespräche mit externen Hilfskräften sind auch zwischen allen bestehenden Notfallleitungen und der Exekutive bundesweit durchzuführen.

Gemäß § 8 ASchG haben Arbeitgeber bei der Durchführung der Schutzmaßnahmen zusammenzuarbeiten, sie haben insbesondere ihre Tätigkeiten auf dem Gebiet der Gefahrenverhütung zu koordinieren sowie einander und ihre Arbeitnehmer zu informieren. Dies hat grundsätzlich auf der Ebene der Arbeitgeber (im vorliegenden Fall der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG einerseits und der Polizeibehörde andererseits) zu erfolgen.

Zur Vermeidung gleichartiger Unfälle wäre daher sicherzustellen, dass der Arbeitgeber ÖBB Infrastruktur Betrieb AG künftig eine geeignete Koordination mit anderen Arbeitgebern für Tätigkeiten im Gefahrenraum der Gleise sicherstellt.

- (5) Nachevaluierung der Fahrdienstleiter-Arbeitsplätze in der Betriebsführungsstelle Wolfurt und in der Notfallleitstelle der RVL-West in Zusammenarbeit mit dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat.
- (6) Die Mitarbeiter der Exekutive sind nachhaltig und laufend über das Verhalten im Gefahrenbereich von Gleisen zu unterweisen.

Wien, am 19. Oktober 2007

**Der Untersuchungsleiter:**

Erich Landl



## Beilage 1: Eingelangte Stellungnahmen

Stelle /Person	Fremdzahl	Datum - Eingang
Sicherheitsdirektion für das Bundesland Vorarlberg	I-2203-5/07	11.09.2007
ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG	NB 2 02-01-1.048.h-2006	1. 10. 2007
Notfallleiter RVL West	--	4.10.2007
BMVIT Abt. IV/ Sch2	BMVIT-224.033/0001-IV/SCH2/2007	20.09.2007
Arbeitnehmerschutzbehörde		20.09.2007

## Beilage 2: Berücksichtigte Stellungnahmen

### • ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG

#### Zu Pkt. 6 Hergang

##### 1. Absatz, letzter Satz, Anmerkung:

Die Ausführungen „Die Landesleitzentrale der Polizei informierte in weiterer Folge die Rettungs- und Feuerwehrleitstelle über den Fund einer Leiche...sowie über den Polizeieinsatz in diesem Bereich mit dem Hinweis, dass die Strecke frei ist, **die Züge jedoch nur sehr langsam vorbei fahren sollten.**“ sind nicht nachvollziehbar.

Dazu wird angemerkt, dass weder in der nachfolgenden Verständigung des Notfallleiters durch die Rettungs- und Feuerwehrleitstelle Vorarlberg (09:09 Uhr), noch beim Anruf des Notfallleiters in der Landesleitzentrale der Polizei in Vorarlberg (09:14 Uhr) ein Langsamfahren der Züge verlangt wurde. Im Zuge des um 09:26 Uhr erfolgten Anrufes des Notfallleiters beim Polizeibeamten vor Ort wurde das vom Notfallleiter angebotene Langsamfahren der Züge von der Polizei **dezidiert abgelehnt**. Erst um 09:44 Uhr wurde seitens des Polizeibeamten vor Ort beim Notfallleiter eine Geschwindigkeitsbeschränkung der Züge verlangt.

##### 4. Absatz, 1. Satz, Formulierung richtig stellen:

Im ersten Satz wird beschrieben, dass der am Einsatzort befindliche Polizeibeamte beim Notfallleiter um 09.44 Uhr ein Langsamfahren der Züge verlangte, da es notwendig wäre, „das Gleis zu betreten“.

Die Formulierung „*das Gleis zu betreten*“ ist nicht gefallen (siehe Pkt. 11.2 Sprachspeicheraufzeichnungen des Vorläufigen Untersuchungsberichtes). Die Polizei gab dem Notfallleiter im Zusammenhang mit einem beantragten Langsamfahren der Züge wörtlich bekannt: „**Wir müssen da noch auf dem Gleis schauen**“ bzw. „**Wir müssen hinauf gehen und müssen die Ding abfahren, nein abgehen**“.

#### Seite 25, dritter Anstrich (Bestimmungen ZSB 10 Betreten von Bahnanlagen), Änderung:

§ 2 (1) „Berechtigte Personen melden sich beim jeweiligen Örtlich Aufsichtsführenden bzw. FdI, der ihnen **erforderlichenfalls** Weisungen zur Wahrung der persönlichen Sicherheit erteilt.“

Diese Formulierung entspricht der geltenden ZSB 10.

Seite 26, dritter Absatz, Richtigstellung:

Im ersten Satz wird festgestellt, dass der Notfalleiter, anstatt die Räumung des Gleisbereiches zu veranlassen oder eine Gleissperre anzuordnen, mit dem Polizeibeamten vor Ort ein Langsamfahren mit Vmax 30 km/h vereinbart hat.

Die Formulierung ist unzutreffend, weil der Notfalleiter **von einem Einsatz außerhalb des Gleisbereiches ausging** (siehe auch Stellungnahme zu Pkt. 6, 4. Absatz, Formulierung „auf dem Gleis schauen“, bzw. „die Ding abgehen“ und Pkt. 11 „Beweismittel/ Auswertungsergebnisse“, Seite 22, „Aussage des Notfalleiters der RVL-West Innsbruck“ des Vorläufigen Untersuchungsberichtes).

Seite 26, dritter Absatz, Anmerkung bzw. Ergänzung des Pkt. 13 Ursache:

Im zweiten Satz wird angeführt, dass die Mitarbeiter der Polizei Bregenz diese Vereinbarung (Langsamfahren mit 30 km/h) annahmen, weil keine Anweisungen über das Verhalten im Gefahrenbereich von Gleisen sowie über die erforderlichen Schutzmaßnahmen während eines Einsatzes im Gleisbereich bestanden.

**Diese Schlussfolgerung, unter Bezug auf die Bregenzer Polizei, sollte im Pkt. 13 (Ursache) des Vorläufigen Untersuchungsberichtes als Ursache angeführt werden, da sie zumindest als unfallmitkausal zu werten ist.**

Im Pkt. 13 „Ursache“ des Vorläufigen Untersuchungsberichtes **fehlt die obig angeführte Schlussfolgerung** (siehe Stellungnahme zu Seite 26, 3. Absatz), unter Bezug auf die Bregenzer Polizei, die zumindest als unfallmitkausal zu werten ist.

Der Pkt. 13 des Vorläufigen Untersuchungsberichtes sollte daher in einem weiteren Anstrich mit dieser Schlussfolgerung ergänzt werden.

1. Anstrich, Ergänzung:

Der 1. Anstrich sollte hinsichtlich: **„Mangelhafte Kommunikation zwischen Polizei und zuständigen Stellen der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG.“** ergänzt werden.

Aus den unter Pkt. 11.2 „Sprachspeicheraufzeichnungen“ des Vorläufigen Untersuchungsberichtes wiedergegebenen Gesprächsinhalten ist ersichtlich, dass die Kommunikation zwischen Polizei und Notfalleiter nicht zweifelsfrei erfolgte.

- **Notfalleiter RVL West**

Zum Vorwurf: *Das Gleis hätte gesperrt werden sollen.*

Obwohl von der Polizei um ca. 07:15 Uhr gemeldet wurde, dass nichts aufgefunden wurde, beauftragte ich den Disponenten die Strecke weiterhin von den Triebfahrzeugführern beobachten zu lassen (Tagensanbruch, bessere Sicht). Nach der Meldung des Leichenfundes durch die Rettungs- und Feuerwehrleitstelle Vorarlberg, fragte ich den Disponenten, ob kein Tzf-Führer ihm etwas gemeldet hatte. Er sagte: „Nein“! (nach 8 Zugfahrten).

Durch die Information des Polizisten vor Ort, dass **die gesamte** Leiche am Zaun hängt, zusammen mit der Mitteilung des Polizisten nur „zu schauen“, war für mich das Langsamfahren von  $v_{\max}$  30 km/h (durch die oben erwähnten Gegebenheiten und der zu erwartenden Fahrweise der Triebfahrzeugführer) eine ausreichende Schutzmaßnahme. Weiters hatten wir bis dahin die Weisung (erteilt durch Vortragenden beim Schulungsunterricht im Jahr 2006) dasjenige umzusetzen, was die Polizei verlangt. Erst durch die Sicherheitsinfo 14/2006 (am späten Nachmittag des 29.12.06) erfolgte diesbezüglich die Anweisung, dass bei Polizeieinsätzen das Gleis zu sperren ist. (In dieser Sicherheitsinfo wird auch auf keinen Vorschriftenpunkt der Dienstvorschrift V3 verwiesen). Selbst bei der Verständigung des regionalen Sicherheitsbeauftragten und des zentralen NFL vom Auffinden einer Leiche und dem Hinweis, dass das Gleis nicht gesperrt wäre, weil es die Polizei noch nicht verlangt hatte, wurde dies ihrerseits akzeptiert.

Zum Vorwurf: *Das vereinbarte Langsamfahren mit  $v_{\max}$  30 km/h im Km 7,10 wurde an den Disponenten weitergeleitet, der Bf Wolfurt wurde vom Notfalleiter nicht von dieser Vereinbarung verständigt.*

Entscheidend für meine folgende Handlungsweise war die betriebliche Situation in diesem Moment:  
Zug 5760 befand sich auf der Fahrt von St.Margrethen (CH) Richtung Lindau unmittelbar vor dem Einfahrsignal des Bf. Bregenz. Dieser Zug konnte somit vom Langsamfahren nur mehr über Zugfunk verständigt werden (Sammelbefehl), da im Bf Bregenz keine Mitarbeiter des ausführenden Betriebsdienstes zur Befehlsbeigabe vorhanden sind. Daher war es zeitlich die effektivste und kürzeste Vorgehensweise, die Verständigung der Züge über den Disponenten zu veranlassen. Dieser hat die Möglichkeit, dem Triebfahrzeugführer sofort über Zugfunk eine Sammelbefehlsbeigabe in Bregenz anzukündigen bzw. bei erfolgtem Stillstand den Fahrdienstleiter von der Befehlsvorschreibung zu informieren. Er kann die Verbindung zwecks Sammelbefehlsbeigabe zwischen Triebfahrzeugführer und zuständigen Fahrdienstleiter herstellen. Der Disponent hatte zu diesem Zeitpunkt genug Zeit diese Maßnahmen durchzuführen (kein besonders zu überwachender Frühverkehr mehr, keine sonstigen bekannten Störungen). Durch diese, betriebsübliche und außerdem in der V3 angeführten Vorgangsweise, ist sichergestellt, dass der FdL Wo verständigt wird und somit für die weiteren Verständigungen der Züge sorgt. Diese Vorgangsweise wird im betrieblichen Ablauf wiederholt angewendet und ist den Disponenten vertraut. (Der diensthabende Disponent verfügt über eine 16-jährige Erfahrung in der Disponententätigkeit). Seitens der ÖBB wurde öfters darauf hingewiesen, dass Doppelverständigungen zu vermeiden sind. Daher wird dem Fahrdienstleiter nicht noch mal dieselbe Vorschreibung vom NFL mitgeteilt.

**Nachfolgende Aussagen sind im vorläufigen Untersuchungsbericht meiner Meinung nach nicht richtig angeführt bzw. wiedergegeben worden.**

Weiters geben die schriftlichen Aufzeichnungen gegenüber den Originalaufzeichnungen schlecht wieder, dass ich mich bemüht habe, die Aussage uneingeschränkter Betrieb zu hinterfragen und ich mich vergewissern wollte, dass keine Gefährdung für die Leute vor Ort besteht.

Wie zum Beispiel auf Seite 7:

Die Landesleitzentrale der Polizei informierte die Rettungs- und Feuerwehrleitstelle über den Fund der Leiche, sowie über den Polizeieinsatz mit dem Hinweis, dass die Strecke frei ist, die Züge jedoch nur sehr langsam vorbei fahren sollten.

Als NFL erhielt ich von der Rettungs- und Feuerwehrleitstelle nur die Information vom Leichenfund und dass der Bahnverkehr nicht beeinträchtigt ist. Nicht jedoch, dass die Züge sehr langsam vorbeifahren sollten.

Seite 7 vorletzter Absatz:

Der Notfalleiter nahm um 09:14 Uhr den Kontakt mit der Landesleitzentrale der Polizei auf und erhielt dort die Mitteilung, dass der zuständige Polizeibeamte vor Ort mitgeteilt hätte, dass der **Zugverkehr nicht behindert** sei. **Auf Nachfrage** erhielt er dessen Handynummer. Auf Grund dieser Aussage und da keine Zugfahrten bevorstanden (Zugpause bis Z 5760), wurden zuerst die vorgeschriebenen innerbetrieblichen Meldungen durchgeführt (RSB, ZNFL) und anschließend der Polizeibeamte vor Ort angerufen.

Seite 8: Der Polizeibeamte sagte nicht, dass es notwendig wäre, das Gleis zu betreten. Er sagte: „**Wir müssen da noch am Gleis schauen**“

Auf Nachfrage des NFL gab der Beamte Zugkilometer 7 10 bekannt (korrekte Bekanntgabe einer Hektometertafelbezeichnung). Erst bei der Wiederholung gab er 7 Strich 10 bekannt (Mastanschriftangabe wäre: 7 Querstrich 1 darunter 0).

Seite 8, zweiter Absatz:

Der Notfalleiter verständigte darauf persönlich den Disponenten...  
Richtig müsste es lauten: Der Notfalleiter verständigte darauf **sofort** (situationsbedingt) persönlich den Disponenten, dass ab **jetzt** von der Polizei im betroffenen Streckenabschnitt ein Langsamfahren mit  $v_{max}$  30 km/h verlangt worden war.

Seite 12:

Angabe NFL: Eineinhalb Kilometer ist nicht richtig wiedergegeben, nach meiner Erinnerung: „**anderer**“ Kilometer.

Seite 15. Polizist sagte, wir müssen da noch **auf dem** Gleis schauen. Nach meiner Erinnerung, sagte er, wir müssen da noch **am** Gleis schauen.

Seite 26:

Der Disponent verfügt in Gegensatz zum FdI über keinerlei sicherungstechnische Einrichtungen um den Zugverkehr zu steuern und einen Zug, der mittels Zugfunk nicht erreicht werden kann, an einem vor dem Einsatzbereich liegenden Signal anzuhalten.....

Anmerkung:

Der Disponent hat jedoch die Möglichkeit über die direkte Verbindung zum betreffenden Fahrdienstleiter erforderliche Maßnahmen zu veranlassen. (Haltstellen der Signale, Notaus). Auch kann er eine Gefahrenabschaltung des Bahnstromnetzes (15 kV) über Gefahrennummer **7700** (Hotline zur RLS) veranlassen.

- **Arbeitnehmerschutzbehörde**

### **III. GRUNDSÄTZE DER GEFAHRENVERHÜTUNG**

Bei der Festlegung von Schutzmaßnahmen seitens des Arbeitgebers sind die **Grundsätze der Gefahrenverhütung** zu beachten, die in § 7 ASchG zusammenfassend geregelt sind. Für den Gefahrenraum der Gleise erfolgt darüber hinaus eine Konkretisierung dieser Grundsätze im Rahmen der Bestimmungen des § 26 EisbAV. Daraus ergibt sich für den konkreten Fall:

- Soweit dies möglich ist, ist jedenfalls eine **Gleissperre** zu verhängen (vgl. § 7 Z 1 ASchG - Vermeidung von Risiken, § 7 Z 3 ASchG - Gefahrenbekämpfung an der Quelle, § 7 Z 6 ASchG - Ausschaltung oder Verringerung von Gefahrenmomenten, vgl. auch die gleich lautende Regelung des § 26 Abs. 2 EisbAV).
- Wenn keine Gleissperre möglich ist, wären anschließend **technische Maßnahmen** zur Warnung der Arbeitnehmer im Gefahrenraum der Gleise vor der Annäherung eines Schienenfahrzeuges zu treffen, beispielsweise der Einsatz einer Minimei-Anlage (vgl. § 7 Z 4 ASchG - Ausschaltung der menschlichen Fehlerquelle, vgl. auch die gleich lautenden Regelungen des § 26 Abs. 3 und Abs. 4 EisbAV).
- Wenn keine Gleissperre und keine technischen Maßnahmen möglich sind, wären anschließend **organisatorische Maßnahmen** zur Warnung der Arbeitnehmer im Gefahrenraum der Gleise vor der Annäherung eines Schienenfahrzeuges zu treffen, beispielsweise der Einsatz von Sicherungsposten oder die Zulassung der Fahrt eines Schienenfahrzeuges erst nach Räumung des Gefahrenraumes der Gleise (vgl. auch die gleich lautenden Regelungen des § 26 Abs. 5 und Abs. 6 EisbAV).

#### IV. KOORDINATION

Gemäß § 8 ASchG haben Arbeitgeber bei der Durchführung der Schutzmaßnahmen **zusammenzuarbeiten**, sie haben insbesondere ihre Tätigkeiten auf dem Gebiet der Gefahrenverhütung zu koordinieren sowie einander und ihre Arbeitnehmer zu informieren. Dies hat grundsätzlich auf der Ebene der Arbeitgeber (im vorliegenden Fall der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG einerseits und der Polizeibehörde andererseits) zu erfolgen.

Aus dem vorläufigen Unfallbericht geht hervor, dass im vorliegenden Fall **keine Koordination** zwischen den beiden Arbeitgebern erfolgt ist, sondern die erforderliche Abstimmung den betroffenen Mitarbeitern überlassen wurde.

Zur Vermeidung gleichartiger Unfälle wäre daher sicherzustellen, dass der Arbeitgeber ÖBB Infrastruktur Betrieb AG **künftig eine geeignete Koordination** mit anderen Arbeitgebern für Tätigkeiten im Gefahrenraum der Gleise sicherstellt.