

1638/AB XXIV. GP

Eingelangt am 29.05.2009

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-10.000/0017-I/PR3/2009

DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

Wien, am . Mai 2009

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Lausch und weitere Abgeordnete haben am 1. April 2009 unter der **Nr. 1581/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Pilotprojekt Notfallmanagement der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich nach Einholung der Auskünfte von den ÖBB wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Seit wann existiert die Funktion des Notfallleiters?*

Wie mir die ÖBB mitteilen, sind die Aufgaben des Notfallmanagements bei außergewöhnlichen Ereignissen ein Teilbereich der Gesamtaufgaben eines Fahrdienstleiters.

Die Bezeichnung „Notfallleiter“ existiert innerhalb der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG seit 2006. Die Notfallleiter sind mit ihren Aufgabenstellungen als ausgebildete Fahrdienstleiter

mit jahrelanger Erfahrung im Betriebsdienst bestens vertraut. Bereits vor 2006 wirkten für Notfälle spezialisierte Mitarbeiter der betriebslenkenden Stellen mit Ausbildung und Berufserfahrung eines Fahrdienstleiters an der Bewältigung von Aufgaben des Notfallmanagements mit.

Zu Frage 2:

- *Wie lauten die Ausbildungsvorschriften für die Ausbildung zum Notfalleiter?*

Voraussetzung für die Wahrnehmung der Aufgaben des Notfallmanagements ist gemäß ÖBB eine erfolgreich abgeschlossene Ausbildung zum Fahrdienstleiter.

Zu Frage 3:

- *Welche Ausbildungszeit ist in den Ausbildungsvorschriften vorgesehen?*

Die Ausbildungszeit für Fahrdienstleiter beträgt laut Auskunft der ÖBB 120 Schulungstage.

Zu Frage 4:

- *Welche Ausbildungsinhalte sind in den Ausbildungsvorschriften verankert?*

Die Ausbildungsinhalte in den Ausbildungsvorschriften umfassen alle betrieblich relevanten Normen gemäß den behördlich genehmigten Dienstvorschriften. Dazu zählt unter anderem das Notfallmanagement gemäß behördlich genehmigter ZSB 26 und der dazu ergangenen Dienstanweisung.

Zu Frage 5:

- *Wie wurden die Ausbildungsinhalte festgelegt (Art des Ermittlungsverfahrens)?*

Wie mir die ÖBB mitteilen, sind Ziele, Abläufe und Inhalte in den Ausbildungsplänen für die betriebliche Funktion Fahrdienstleiter festgelegt.

Zu den Fragen 6, 7 und 10 bis 13:

- *Sind Ausbildungsvorschriften und die Ausbildung zum Notfalleiter nach § 21 a Eisenbahngesetz genehmigungspflichtig?*
- *Wenn nein, warum nicht?*
- *Wenn nein, warum wurde dies unterlassen?*
- *Wurden Ausbildungsvorschriften und die Ausbildung zum Notfalleiter durch die Eisenbahnbehörde genehmigt?*
- *Wenn ja, wann?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Der Notfallleiter ist eine Funktion eines Betriebsbediensteten. Die fachlichen Voraussetzungen für diese Funktion sind eine erfolgreich abgeschlossene Ausbildung, in Theorie und Praxis, als Fahrdienstleiter. Eine eigene Ausbildungsvorschrift für die Funktion Notfallleiter ist daher nicht erforderlich.

Zu den Fragen 8 und 9:

- *Wurde um Genehmigung der Ausbildungsvorschriften und der Ausbildung zum Notfallleiter angesucht?*
- *Wenn ja, wann wurde durch welche Stelle angesucht?*

Das Notfallmanagement ist ein Teilbereich der Gesamtaufgaben eines Fahrdienstleiters. Es war daher nicht erforderlich, gesondert um Genehmigung für die Ausbildungsvorschriften zum Notfallleiter anzusuchen.

Zu den Fragen 14 bis 17:

- *Welche Ausbildungen für Funktionen im Verantwortungsbereich der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG sind nach § 21 a Eisenbahngesetz genehmigt?*
- *Seit wann werden die angeführten Ausbildungen vorgenommen, aufgelistet nach Datum und Ausbildung?*
- *Wann wurde die Genehmigung für die angeführten Ausbildungen erteilt, aufgelistet nach Datum und Ausbildung?*
- *Gibt es weitere Ausbildungen für Funktionen im Verantwortungsbereich der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG, die nach § 21 a Eisenbahngesetz genehmigungspflichtig sind, jedoch über keine Genehmigung verfügen?*

§ 21a Eisenbahngesetz normiert, dass das Verhalten einschließlich der Ausbildung der Eisenbahnbediensteten durch das Unternehmen zu regeln ist.

Nachstehende Ausbildungen gemäß §21a Eisenbahngesetz wurden wie folgt genehmigt:

- Richtlinie für die Ausbildung, die Prüfung, den Einsatz, das Verhalten, die Unterweisungen und die Nachprüfungen der Triebfahrzeugführer bei den ÖBB (Richtlinie für Triebfahrzeugführer gemäß der TFVO), genehmigt am 15. Mai 2000.

- Richtlinie für die Ausbildung, die Prüfung, den Einsatz, das Verhalten, die Unterweisungen, Überprüfungen sowie die Nachprüfungen der Fahrzeugprüfer, Wagenmeister und Bremsenschlosser bei den ÖBB (Richtlinie für Wagenmeister), genehmigt am 03. Juli 2003.

Wie mir die ÖBB mitteilen, werden die Ausbildungen seit Inkrafttreten der jeweiligen Ausbildungsvorschriften vorgenommen.

Zu Frage 18:

- *Für welche Eisenbahnberufe ist eine Mindestausbildungsdauer vorgeschrieben, aufgelistet nach Beruf und Mindestausbildungsdauer?*

Wie mir die ÖBB mitteilen ist die Aufzählung der Eisenbahnberufe samt Ausbildungsdauer in der jeweiligen Ausbildungsvorschrift beschrieben.

Zu Frage 19:

- *Wie lange dauert die Ausbildung der oben genannten Eisenbahnberufe in der Praxis?*

Die Ausbildungsdauer entspricht gemäß ÖBB auch in der Praxis den Vorgaben der jeweiligen Ausbildungsvorschrift.

Zu Frage 20:

- *Wie lange dauert die Ausbildung zum Notfallleiter?*

Die Ausbildung zum Fahrdienstleiter, die das Notfallmanagement beinhaltet, dauert nach Auskunft der ÖBB 120 Schulungstage. Darüber hinaus werden Mitarbeiter des Betriebsdienstes laufend weitergebildet. Für Fahrdienstleiter beträgt das Ausmaß der Weiterbildung mindestens 16 Stunden/Jahr, für Mitarbeiter der betriebslenkenden Stellen (Disponenten und Notfallleiter) acht Stunden/Jahr.

Zu Frage 21:

- *Welche Lehrunterlagen stehen für die Ausbildung zum Notfallleiter zur Verfügung?*

Relevant für Notfallleiter sind gemäß Mitteilung der ÖBB sämtliche betrieblichen Normen, insbesondere die Dienstvorschriften V3 und ZSB 26 sowie das Handbuch 852.01 „Notfallmanagement“.

Zu Frage 22:

- *Wie viele Personen wurden seit 2005 zum Notfallleiter ausgebildet?*

Die Ausbildung zum Fahrdienstleiter umfasst - wie mir die ÖBB mitteilen - auch die Aufgaben des Notfallmanagements. Somit sind sämtliche Fahrdienstleiter mit den Aufgaben des Notfallmanagements vertraut.

In den betriebslenkenden Stellen ist täglich rund um die Uhr ein Mitarbeiter (Notfallleiter) ausschließlich für die Abhandlung von Notfällen abgestellt. Anlässlich der betrieblichen Weiterbildung wird bei diesen Mitarbeitern besonders auf die Vertiefung notfallrelevanter Bestimmungen geachtet. Derzeit sind österreichweit rund 60 Personen mit den Aufgaben eines Notfallleiters betraut.

Zu Frage 23:

- *Fällt dem Notfalleiter im Notfall operative Verantwortung zu?*

Gemäß Auskunft der ÖBB ist für die Umsetzung betrieblicher Maßnahmen in Notfällen der für den Notfallbereich örtlich zuständige Fahrdienstleiter operativ zuständig.

Zu Frage 24:

- *Wie häufig müssen Notfälle zumindest geübt werden?*

Gemäß der ÖBB Dienstvorschrift ZSB 26 (Zusatzbestimmungen zur Signal- und zur Betriebsvorschrift – Notfallmanagement, Vorfallduntersuchung) ist mindestens einmal jährlich ein Notfalltraining (ggf. auch im Zusammenhang mit einer Übung bzw. einem Probealarm) in jedem Notfallbereich abzuhalten. Zusätzlich zu Übung bzw. Notfalltraining haben Infrastrukturbetreiber mindestens einmal jährlich einen Probealarm in jeder Netzbetriebs-Region durchzuführen.

Zu Frage 25:

- *Wie häufig wurden seit 2005 Notfallübungen vorgenommen, aufgeschlüsselt nach Datum, Ort und beteiligten Einsatzkräften?*

Gemäß Auskunft der ÖBB wurden 285 Notfallübungen und Probealarme mit Einsatzkräften und Hilfsorganisationen durchgeführt. Zusätzlich dazu erfolgten 1.926 betriebsinterne Notfalltrainings.

Zu den Fragen 26 bis 31:

- *Wurde die Funktion des Notfalleiters in die Betriebsvorschrift implementiert?*
- *Wenn ja, wann und in welcher Form?*
- *Wenn nein, warum nicht?*
- *Wurde die Funktion des Notfalleiters in die Unfallvorschrift implementiert?*
- *Wenn ja, wann und in welcher Form?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Das Notfallmanagement ist ein Teilbereich der behördlich genehmigten ÖBB Betriebsvorschriften. Die darin enthaltenen Ausführungsbestimmungen sind vom Fahrdienstleiter einzuhalten. Für die Ausübung der Funktion „Notfalleiter“ sind die fachlichen Voraussetzungen - wie bereits in der Beantwortung zu den Fragepunkten 6ff ausgeführt - nachzuweisen. Mindestvoraussetzung für die Mitarbeit in einer betriebslenkenden Stelle als Notfalleiter ist daher eine erfolgreich abgeschlossene Ausbildung zum Fahrdienstleiter. Somit sind die Ausführungsbestimmungen der ÖBB Betriebsvorschriften, insbesondere der ÖBB Dienstvorschrift V3 (Betriebsvorschrift) und der ÖBB Dienstvorschrift ZSB 26

(Zusatzbestimmungen zur Signal- und zur Betriebsvorschrift – Notfallmanagement, Vorfalleuntersuchung), vom Notfalleiter einzuhalten.

Die Aufgaben des Notfalleiters sind den Ausführungsbestimmungen zur ÖBB Dienstvorschrift ZSB 26 (Zusatzbestimmungen zur Signal- und zur Betriebsvorschrift – Notfallmanagement, Vorfalleuntersuchung) zu entnehmen.

Gemäß Auskunft der ÖBB ist die ZSB 26 mit 9. Dezember 2007 in Kraft getreten. Bis zum Inkrafttreten der ZSB 26 waren die DV V26 bzw. die DA Notfallmanagement anzuwenden.

Die in Notfällen zu treffenden Maßnahmen ergeben sich aus der Dienstvorschrift ZSB 26 bzw. den dazu ergangenen Ausführungsbestimmungen. Diese beinhalten auch die Aufgaben des Notfalleiters.

Zu Frage 32:

- *Welche Notfalleitstellen existieren in Österreich?*

Notfalleitstellen befinden sich gemäß Auskunft der ÖBB in Innsbruck, Linz, Salzburg, Villach und Wien.

Zu Frage 33:

- *Nach welchen Kriterien wurden die Notfalleitstellen ausgewählt?*

Wie mir die ÖBB mitteilen verfügt jede betriebslenkende Stelle auch über eine Notfalleitstelle.

Zu Frage 34:

- *Nach welchen Kriterien wurden die Notfalleitstellen genehmigt?*

Eine Notfalleitstelle ist - wie mir die ÖBB mitteilen - ein Teilbereich der jeweiligen betriebslenkenden Stelle. Eine gesonderte behördliche Genehmigung ist nicht erforderlich.

Zu Frage 35:

- *Mit wie vielen Personen sind die Notfalleitstellen besetzt, aufgeschlüsselt nach Notfalleitstellen?*

Jede Notfalleitstelle ist gemäß Auskunft der ÖBB rund um die Uhr mit einem Notfalleiter besetzt.

Frage 36:

- *Fand eine Arbeitsplatzevaluierung der Notfalleitstellen statt?*

Dazu teilen mir die ÖBB mit, dass eine Arbeitsplatzevaluierung der Notfalleitstellen stattfand.

Zu den Fragen 37 und 38:

- *Wenn ja, wann, aufgeschlüsselt nach Notfalleitstellen?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Die Evaluierungen erfolgten gemäß Auskunft der ÖBB wie folgt:

<u>Betriebslenkende Stelle</u>	<u>Datum der letzten Evaluierung</u>
Regionale Verkehrsleitung Ost (RVL Ost):	02. März 2009
Regionale Verkehrsleitung West:	20. Oktober 2008*
Regionale Verkehrsleitung Süd:	04. Februar 2008
Regionale Verkehrsleitung Nord:	21. November 2008
Regionale Verkehrsleitung Mitte:	01. Oktober 2008

*In der regionalen Verkehrsleitung West (mit Notfalleitstelle Innsbruck) wurde die letzte Arbeitsplatzevaluierung vor dem Unfall bei Lochau-Hörbranz am 20. September 2006 durchgeführt; nach diesem Unfall fand eine weitere Evaluierung am 12. Jänner 2007 statt.

Zu Frage 39:

- *Hat die ÖBB Infrastruktur Betrieb AG die Verantwortung für die durch das Verkehrs-Arbeitsinspektorat kritisierten Organisationsverfehlungen übernommen?*

Die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG wurden vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat (VAI) mit den in der parlamentarischen Anfrage zitierten Schreiben im Zusammenhang mit dem tödlichen Unfall von zwei Polizisten und einem Bestatter am 29. Dezember 2006 bei Lochau-Hörbranz gemäß ÖBB aufgefordert, nachstehende generelle Regelungen zu treffen und vorzulegen:

- Generelle Regelung über die zu treffenden Schutzmaßnahmen beim Einsatz bahnfremder Dritter im Gefahrenraum der Gleise unter Berücksichtigung der Grundsätze der Gefahrenverhütung
 - Generelle Regelung über die organisatorische Umsetzung der Schutzmaßnahmen beim Einsatz bahnfremder Dritter im Gefahrenbereich der Gleise
 - Generelle Regelung über die Umsetzung der Koordination mit den beteiligten Arbeitgebern beim Einsatz bahnfremder Dritter im Gefahrenraum der Gleise

Die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG hat über die getroffenen Maßnahmen umfassend berichtet (vgl. Beilagen 1 und 2).

Zu Frage 40:

- *Existiert eine generelle Regelung über die zu treffenden Schutzmaßnahmen beim Einsatz bahnfremder Dritter im Gefahrenraum der Geleise unter Berücksichtigung der Grundsätze der Gefahrenverhütung?*

Die allgemeinen Pflichten eines Eisenbahnunternehmens finden sich in § 19 EisbG 1957. Zu Schutzmaßnahmen beim Einsatz bahnfremder Dritter finden sich die Aufgaben und Zuständigkeiten weiters in den bezughabenden Bestimmungen der Dienstvorschriften, wie z.B. Gleissperren gemäß ÖBB Dienstvorschrift V3 (Betriebsvorschrift) oder Sicherungsmaßnahmen und Verständigungen gemäß ÖBB Dienstvorschrift ZSB 26 (Zusatzbestimmungen zur Signal- und zur Betriebsvorschrift – Notfallmanagement, Vorfalluntersuchung) sowie ÖBB Dienstanweisungen (z.B. Handbuch Notfallmanagement und Vorfalluntersuchung).

Zu den Fragen 41 bis 49:

- *Wenn ja, ist diese Regelung mit den Einsatzkräften abgestimmt?*
- *Wenn ja, seit wann und in welcher Form?*
- *Wenn nein, warum nicht?*
- *Existiert eine generelle Regelung über die organisatorische Umsetzung der Schutzmaßnahmen beim Einsatz bahnfremder Dritter im Gefahrenraum der Geleise unter Berücksichtigung der Grundsätze der Gefahrenverhütung?*
- *Wenn ja, seit wann und in welcher Form?*
- *Wenn nein, warum nicht?*
- *Existiert eine generelle Regelung über die Umsetzung der Koordination mit den beteiligten Arbeitgebern beim Einsatz bahnfremder Dritter im Gefahrenraum der Geleise unter Berücksichtigung der Grundsätze der Gefahrenverhütung?*
- *Wenn ja, seit wann und in welcher Form?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Ich darf auf die Beilagen 1 und 2 verweisen, die mir von den ÖBB übermittelt wurden.

Zu Frage 50:

- *Wird die Koordination mit bahnfremden Dritten regelmäßig geübt?*

Im Rahmen von Notfallübungen und Probealarmen wird gemäß Auskunft der ÖBB auch die Koordination mit bahnfremden Einsatzkräften und Hilfsorganisationen regelmäßig geübt.

Zu Frage 51:

- *Wenn ja, wann fanden diese Übungen statt, aufgeschlüsselt nach Datum und beteiligten Einsatzkräften?*

Diese Übungen finden - wie mir die ÖBB mitteilen - laufend flächendeckend im gesamten Bundesgebiet (konzentriert auf Verkehrsknotenpunkte, Verschubbahnhöfe sowie Güterverteilzentren) statt.

Zu den Fragen 52 bis 57:

- *In welchem Zeitraum muss ein Bahnübergang mit defekter Signalanlage spätestens gesichert sein?*
- *In welchem Zeitraum musste ein Bahnübergang mit defekter Signalanlage am 1.1.2007 spätestens gesichert sein?*
- *Gab es zu einem Zeitpunkt vor 2007 bereits Vorschriften, die eine Sicherung in einem konkreten bzw. kürzeren Zeitraum vorschrieben?*
- *Wenn ja, wann, aus welchem Grund und durch wen wurden diese Regelungen jeweils aufgehoben?*
- *Welche konkreten Verbesserungen wurden seit der Kritik des Verkehrs-Arbeitsinspektorats in den kritisierten Bereichen vorgenommen?*
- *Welche Aktivitäten wurden von der Eisenbahnaufsicht gesetzt?*

Gemäß den Bestimmungen der §§ 14 und 15 der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 hat das Eisenbahnunternehmen unverzüglich nach Erhalt der Meldung über die Störung an einer Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage bis zum Zeitpunkt, in dem

- a) bei Schrankenanlagen die einen "Bahnübergang mit Schranken" ankündigenden Verkehrszeichen durch ein Straßenverkehrszeichen "Bahnübergang ohne Schranken" überdeckt worden sind und vor der Eisenbahnkreuzung das Straßenverkehrszeichen "Halt" angebracht worden ist oder bei Lichtzeichenanlagen vor der Eisenbahnkreuzung das Straßenverkehrszeichen "Halt" angebracht worden ist oder
- b) bei Schrankenanlagen die einen "Bahnübergang mit Schranken" ankündigenden Verkehrszeichen durch ein Straßenverkehrszeichen "Bahnübergang ohne Schranken" überdeckt worden sind und die Eisenbahnkreuzung bewacht ist oder bei Lichtzeichenanlagen die Eisenbahnkreuzung bewacht ist,

vorzusehen, dass Schienenfahrzeuge vor der Eisenbahnkreuzung anhalten und die Fahrt erst nach Abgabe von akustischen Signalen fortsetzen.

In weiterer Folge dürfen sich Schienenfahrzeuge im Fall a) derartigen Eisenbahnkreuzungen mit einer Geschwindigkeit von höchstens 50 km/h unter gleichzeitiger Abgabe akustischer Signale und im Fall b) mit einer Geschwindigkeit von höchstens 80 km/h unter gleichzeitiger Abgabe akustischer Signale nähern.

Aus gegebenem Anlass wurden in einem Erlass vom April 2008 die in der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 normierten Bestimmungen für den Störfall dahingehend interpretiert, dass sich diese Bestimmungen nur auf die unverzüglich nach Erhalt der Meldung über die Störung an einer Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage vorzusehende

Maßnahme beziehen. Diese unverzüglich vorzusehende Maßnahme ist daher auf den unumgänglich notwendigen Zeitraum bis zum Wirksamwerden der Maßnahmen gemäß a) oder b) zu beschränken (nach Auslegung des BMVIT in der Regel auf längstens zwei Stunden). Das heißt, dass die Einleitung der Maßnahmen gemäß a) oder b) ebenfalls unverzüglich nach Erhalt der Störungsmeldung zu erfolgen hat, damit diese längstens nach zwei Stunden ab Erhalt der Störungsmeldung wirksam werden können.

Ferner wird durch mein Ressort die aus dem Jahr 1961 stammende Eisenbahnkreuzungsverordnung samt den Durchführungsbestimmungen und Erlässen, die seit 1961 erlassen sind, neu erlassen werden.

Die Arbeiten sind soweit fortgeschritten, dass Ende Juni 2009 ein entsprechender Entwurf vorliegen wird. Damit wird nicht nur auf die Anregungen des Verkehrsarbeits-Inspektorats eingegangen, sondern v.a. auf die im Jahr 2007 stattgefundene Häufung von Kollisionen auf Eisenbahnkreuzungen.

Diese ist seit Umsetzung der Maßnahmen der sogenannten „Hot-Spot-Liste“ bereits seit 2008 wieder rückläufig. Trotzdem ist eine neue Eisenbahnkreuzungsverordnung notwendig.

Abschließend ist anzuführen, dass in meinem Ressort eine Arbeitsgruppe über die zukünftige Ausbildung eisenbahnspezifischer Berufe, im Hinblick auf die europäische Harmonisierung des Eisenbahnverkehrs und Eisenbahnbetriebs, eingerichtet wurde. Beispielhaft kann angeführt werden, dass im Rahmen der Erteilung von Sicherheitsgenehmigungen und Sicherheitsbescheinigungen stichprobenartige Überprüfungen bei den jeweiligen Eisenbahnunternehmen erfolgen.

Beilagen



Infrastruktur Betrieb

ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG, A-1010 Wien, Elisabethstraße 9

An das
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Verkehrs- Arbeitsinspektorat

Radetzkystraße 2
1031 Wien

Sachbearbeiter(in)
OS-WQS Stransky

Österreichische Bundesbahnen
Infrastruktur Betrieb AG
Franz Zankl
Leiter Operational Standards

Tel. +43(1)93000 - 35808
Fax +43(1)93000 - 25260
franz.zankl@oebb.at
Geschäftszahl: OS 2008-33201-629

Datum
10. März 2008

GZ BMVIT-453.975/0006-IV/V1/2007
Tötung von 3 Personen durch Zug EC 196 am 29.12.2006
zwischen den Bahnhöfen Bregenz und Lochau-Hörbranz,
Ertellung von Auskünften gem. § 10 Abs. 2 VAIG,
Vorlage von Unterlagen gem. § 11 Abs. 4 VAIG
URGENZ

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG teilt als Antwort zu dem im Betreff angeführten Schreiben folgendes mit! Der Punkt 1 der Beantwortung bezieht sich immer auf Einsätze von bahnfremden Hilfsorganisationen (wie z. B. Polizei, Bundesheer, Feuerwehr, Rettung, etc.) im Gleisbereich, der Punkt 2 bezieht sich auf Unternehmen die für die Schnee- und Eisbeseitigung zuständig sind.

Diese Sicherungsmaßnahmen sind bei Arbeiten Dritter im Gefahrenraum von Gleisen vorgesehen:

- 1.) Bei Arbeiten Externer Hilfs- und Einsatzorganisationen gemäß DA zur ZSB 26 (Handbuch Notfallmanagement, Vorfallduntersuchung: Keine Fahrten
- 2.) Gemäß PA 853.08 „Winterdienst“:
 - Keine Fahrten
 - Gefährdete Rotte gemäß DV V 3

So sind die Mitarbeiter die die Fahrt zulassen darüber informiert worden (Verkehrsvorschriften, Dienstanweisungen, etc.):

- 1.) Durch DA zur ZSB 26 (HB 852.01) und entsprechende Schulungen (z. B. Betriebliche Weiterbildung, Notfalltraining, Schulung ÖBB-Einsatzleiter,...)
- 2.) Durch PA 853.08 „Winterdienst“ und Schulungen.

./2

ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft, FN 248732 h, HG Wien, DVR 2111143, UID ATU58030749
ÖVK, BLZ 18190 Kto.Nr. 10018002003, IBAN AT761819010018002003, BIC OVERATWW
BAWAG-PSK Kto.Nr. 90027835, BLZ 60000, IBAN AT736000000090027835, BIC OPSKATWW

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.



Infrastruktur Betrieb

Was „Dritte“ vor Arbeitsbeginn tun müssen:

1.) Anmerkung: Das Betreten nicht allgemein benutzbarer Bahnanlagen ist gemäß Eisenbahngesetz verboten. Berechtigte Personen (z. B. Exekutive in Ausübung des Dienstes) melden sich vor Arbeitsbeginn beim Fdl, der erf. Weisungen zur Wahrung der persönlichen Sicherheit erteilt. Darüber hinaus müssen berechtigte Personen für ihre Sicherheit selbst sorgen.

Externe Hilfs- und Einsatzorganisationen werden bei Alarmierung explizit auf das bestehende Verbot des Betretens nicht allgemein benutzbarer Bahnanlagen und die gesondert notwendige Zustimmung zum Einsatz hingewiesen. Andernfalls dürfen keine Fahrten mehr zugelassen werden.

2.) Vor Arbeitsbeginn müssen sich diese Personen oder deren örtlich Aufsichtsführender beim zuständigen Fahrdienstleiter anmelden.

Weiche „Dritte“ sind bereits von den ÖBB bereits unterwiesen worden sind:

1) Mittels Informationsveranstaltungen werden punktuell Externe Hilfs- und Einsatzorganisationen (insbesondere Feuerwehr) hinsichtlich der Gefahren des Bahnbetriebes sensibilisiert.
Themengebiete: z.B.: Grundlagen Bahnbetrieb, Einsatz im Gleisbereich, Gefahren aus Bahnbetrieb, Verhalten bei Betreten vom Gleisbereich, Organisation, Kommunikation-Verständigungsschienen, Untersuchungen.

Eine ad-hoc Unterweisung der Externen Hilfs- und Einsatzorganisationen erfolgt erf. durch den ÖBB-Einsatzleiter vor Ort.

2.) Unternehmen die Schnee- und Eisbeseitigung im Auftrag der ÖBB durchführen wurden durch den Geschäftsbereich Infrastruktur Service unterwiesen.

Wie (Folder, persönliche Unterweisungen, etc.) und von wem sind diese „Dritten“ unterwiesen worden sind:

1.) Informationsveranstaltungen bzw. Schulungen durch den Regionalen Sicherheitsbeauftragten. Weiters gibt es seit vielen Jahren das in Zusammenarbeit mit der Feuerwehr entstandene Handbuch „Feuerwehreinsatz im Gleisbereich“, das zuletzt mit 1.09.2003 neu aufgelegt wurde. In jüngerer Zeit wurden ein auf die speziellen Bedürfnisse der Exekutive abgestimmtes Handbuch „Polizeieinsatz im Gleisbereich“ sowie ein Polizeifolder mit dem BM.I unter Einbeziehung der Exekutive erstellt und dem BM.I übergeben.

In bestimmten Fällen ist eine persönliche Unterweisung durch den ÖBB-Einsatzleiter, bzw. sind anlassbezogen spezifische Unterweisungen (z. B. Verladung von Einsatzfahrzeugen auf Auffahrwagen) vorgeschrieben.

2.) Bei Unternehmen die Schnee- und Eisbeseitigung im Auftrag der ÖBB durchführen, werden deren Führungskräfte nachweislich durch den Geschäftsbereich Infrastruktur Service unterwiesen. Diese Unternehmen verpflichten sich nur unterwiesene Mitarbeiter für die ihnen übertragenen Arbeiten heranzuziehen.



Infrastruktur Betrieb

So findet die Unterweisung von nicht unterwiesenen „Dritten“ statt - und wenn diese Unterweisung nicht möglich ist, dann wird so vorgegangen:

1) Vor Zustimmung zum Beginn der Arbeiten werden Einsatzbereich und durchzuführende Arbeiten vereinbart. Daraufhin legt der Fahrdienstleiter (ÖBB-Einsatzleiter) den sicheren Einsatzbereich fest, trifft notwendige Schutzmaßnahmen (z. B. Gleissperre, Freischaltung der Oberleitung,...) und verständigt die Externe Hilfs- und Einsatzorganisation über die einzuhaltenden Bedingungen und sonstige Gefahren (z. B. Gefahrgutaustritt,...). Danach wird die Zustimmung zum Arbeitsbeginn erteilt.

Erfolgen Arbeiten (Einsätze) ohne Zustimmung des Fahrdienstleiters (ÖBB-Einsatzleiters), dürfen ab Kenntniserlangung keine Fahrten mehr zugelassen werden. Weitere Schutzmaßnahmen liegen diesfalls im Ermessen des Fahrdienstleiters (ÖBB-Einsatzleiters).

Auszug aus DA zur ZSB 26: Der FdI (ÖBB-Einsatzleiter) verständigt die externe Hilfs- und Einsatzorganisation bei der Anforderung über seine Erreichbarkeit und die gesondert notwendige Zustimmung für den Beginn des Einsatzes und das Betreten der nicht allgemein benutzbaren Bahnanlagen (siehe ZSB 10).

Vor der Zustimmung zum Beginn des Einsatzes vereinbaren der ÖBB-Einsatzleiter und die externe(n) Hilfs- und Einsatzorganisation(en) den Einsatzbereich und die durchzuführenden Arbeiten. Auf Grundlage dieser Vereinbarung legt der ÖBB-Einsatzleiter den sicheren Einsatzbereich fest und veranlasst die notwendigen Schutzmaßnahmen (z. B. Setzen von Zielsperren, Einstellen des Verschlusses, Freischalten und Erden der Oberleitungsanlagen,...). Nach gesicherter Durchführung der Schutzmaßnahmen verständigt der ÖBB-Einsatzleiter die externe(n) Hilfs- und Einsatzorganisation(en) über Örtlichkeit, Betriebs- bzw. Schaltzustand, sonstige Gefahren (z. B. Gefahrgut, Zugang zum sicheren Einsatzbereich,...) und sicheren Einsatzbereich mit genauen Abgrenzungen.

Danach erteilt der ÖBB-Einsatzleiter die Zustimmung zum Beginn des Einsatzes.

2.) Ein Arbeiten zur Schnee- und Eisbeseitigung mit nicht unterwiesenen Mitarbeitern ist nicht vorgesehen. Sollte bekannt werden, dass nicht unterwiesene Dritte im Gefahrenraum von Gleisen arbeiten, erfordert das eine sofortige Einstellung aller Arbeiten und darüber hinaus ein sofortiges Anhalten aller Fahrten im Arbeitsbereich.

Mit freundlichen Grüßen

Für die ÖBB Betrieb AG
Leiter Operational Standards

Franz Zankl



Infrastruktur Betrieb

ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG, A-1010 Wien, Elisabethstraße 9

An das
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Verkehrs- Arbeitsinspektorat

Radetzkystraße 2
1031 Wien

Osterreichische Bundesbahnen
Infrastruktur Betrieb AG
Franz Zankl
Leiter Operational Standards

Tel. +43(1)93000 - 35808
Fax +43(1)93000 - 25260
franz.zankl@oebb.at
Geschäftszahl: OS 2008-33201-672

Sachbearbeiter(in)
OS-WQS Stransky

Datum
23. Juni 2008

GZ BMVIT-453.975/0004-IV/V1/2008

Tötung von 3 Personen durch Zug EC 196 am 29.12.2006

Umsetzung der Sicherheitsempfehlungen der Bundesanstalt Verkehr

OS 2008-33201-656 vom 15. Mai 2008

Sehr geehrter Herr Dr. Kuntner!

Die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG teilt als Antwort zu dem im Betreff angeführten Schreiben mit:

Zu den vorliegenden Schreiben und der bisherigen Umsetzung der im Abschließenden Untersuchungsbericht der Bundesanstalt für Verkehr vom 19.10.2007 unter Punkt 14 ausgesprochenen Sicherheitsempfehlungen nimmt der Geschäftsbereich Netzbetrieb wie folgt Stellung:

1. Sicherheitsempfehlung – Beseitigung der Widersprüchlichkeiten (Pkt. 1. Schreiben GZ. BMVIT-453.975/0001):

Die für das Notfallmanagement und die Behandlung von außergewöhnlichen Ereignissen geltenden normativen Grundlagen – das Handbuch Notfallmanagement und die DV V 26 (Unfallvorschrift) sowie die darin festgelegten Zuständigkeiten – wurden standardisiert im Rahmen der betrieblichen Weiterbildung und in Form von Notfalltrainings kommuniziert, um die Handlungssicherheit der Mitarbeiter sicherzustellen.

Aufgrund des Ereignisses wurden seitens der Netzbetrieb Region West alle betroffenen Mitarbeiter umgehend angewiesen, dass die für das Notfallmanagement und die Behandlung von außergewöhnlichen Ereignissen geltenden normativen Grundlagen zwingend einzuhalten und davon abweichende Vorgangsweisen unzulässig sind. Des Weiteren wurde die Thematik beim Gebietsleitermeeting der Netzbetrieb Region West am 25.01.2007 erörtert.

.fz

ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft, FN 248732 h, HG Wien, DVR 2111143, UID ATU56030749
ÖVK, BLZ 18190 Kto.Nr. 10016002003, IBAN AT761819010016002003, BIC OVERATWW
BAWAG-PSK Kto.Nr. 90027835, BLZ 80000, IBAN AT73600000090027835, BIC OPSKATWW



Infrastruktur Betrieb

Nach Genehmigung durch die Eisenbahnbehörde wurden mit Wirksamkeit 09.12.2007 die Zusatzbestimmung zur Signal- und Betriebsvorschrift 26 (ZSB 26) und die Dienstanweisung zur ZSB 26 „Handbuch 852.01 Version 4.0 Notfallmanagement, Vorfalluntersuchung“ mit Geltungsbereich auf allen von der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG betriebenen Anlagen in Kraft gesetzt. Mit selbiger Wirksamkeit wurden alle bisherigen diesbezüglichen Regelungen (z. B. DV V 26) aufgelassen. Durch die Neuregelung und die begleitenden Schulungsmaßnahmen konnten die Akzeptanz und Handlungssicherheit der Mitarbeiter entscheidend verbessert werden.

2. Sicherheitsempfehlung – Anweisung bei Einsatz Dritter (Pkt. 2. und 3. Schreiben GZ. BMVIT-453.975/0001)

Als Sofortmaßnahme wurden die beim Einsatz externer Hilfs- und Einsatzorganisationen zu setzenden Maßnahmen den betroffenen Mitarbeitern mit Sicherheitsinformation 14/2006 kommuniziert.

Mit Wirksamkeit 19.08.2007 wurde eine Anweisung in Kraft gesetzt, die die beim Einsatz externer Hilfs- und Einsatzorganisationen zu setzenden Maßnahmen zusammenfasst und präzisiert. Diese Anweisung wurde mit Wirksamkeit 09.12.2007 in die Dienstanweisung zur ZSB 26 „Handbuch 852.01 Version 4.0 Notfallmanagement, Vorfalluntersuchung“ integriert.

Die betroffenen Mitarbeiter wurden über die beim Einsatz von externen Hilfs- und Einsatzorganisationen notwendigen Maßnahmen im Rahmen der betrieblichen Weiterbildung und durchgeführten ÖBB-Einsatzleiterschulungen nachhaltig unterwiesen.

3. Sicherheitsempfehlung – laufende Abhaltung von Notfallübungen (Pkt. 4. Schreiben GZ. BMVIT-453.975/0001)

Notfalltrainings werden standardisiert mindestens einmal jährlich je Notfallbereich, Übungen mit Einbindung von Eisenbahnverkehrsunternehmen und externen Hilfs- und Einsatzorganisationen nach Bedarf gemäß Handbuch Notfallmanagement (mit Wirksamkeit 09.12.2007 gemäß Dienstanweisung zur ZSB 26) abgehalten und die dabei gewonnenen Erfahrungen in Form von Rückmeldegesprächen, Abschlussbesprechungen, usw. an alle Beteiligten kommuniziert. Die aus Notfalltrainings, Übungen und Rückmeldegesprächen gewonnenen Erkenntnisse bilden die Grundlage für die Weiterentwicklung des Notfallmanagementsystems.

Begleitend zur Umsetzung der ZSB 26 wird im ersten Halbjahr 2008 mit allen Fahrdienstleitern ein Notfalltraining durchgeführt.

Zur Sensibilisierung der externen Hilfs- und Einsatzorganisationen für die Gefahren des Eisenbahnbetriebes und zur Optimierung der Abläufe werden 2007 und 2008 schwerpunktmäßig vermehrt Übungen und Schulungen (insbesondere der Feuerwehr und Exekutive) durchgeführt.



Infrastruktur Betrieb

4. Sicherheitsempfehlung – bundesweite Abstimmungsgespräche Notfallleitung - Exekutive (Pkt. 5. Schreiben GZ. BMVIT-453.975/0001)

Die für das Notfallmanagement bzw. bei Eintritt eines außergewöhnlichen Ereignisses gemäß DV V 26 (mit Wirksamkeit 09.12.2007 gemäß ZSB 26 und Dienstanweisung zur ZSB 26) zuständige Stelle ist der jeweilige Notfallbereichsbahnhof. Darunter ist grundsätzlich jener Fahrdienstleiter zu verstehen, in dessen Bereich der Vorfall fällt. Nur der Notfallbereichsbahnhof ist in der Lage, im Gefahrfall schnellstmögliche und zielgerichtete Schutzmaßnahmen (z. B. Anhalten von Fahrten, Evakuierungen, Freischaltung der Oberleitungsanlage,...) zu setzen bzw. zu veranlassen. Notfallleitungen fungieren gegenüber externen Hilfs- und Einsatzorganisationen gegebenenfalls als Vermittlungsstelle.

Der für den Notfallbereichsbahnhof Verantwortliche (Betriebsmanager Netzbetrieb) hat gemäß Handbuch Notfallmanagement (mit Wirksamkeit 09.12.2007 gemäß ZSB 26 bzw. Dienstanweisung zur ZSB 26) mit den Hilfs- und Rettungskräften im Bedarfsfall, jedoch mindestens einmal jährlich Abstimmungen durchführen. Diese Abstimmungen sind grundsätzlich auf Bezirksebene vorgesehen.

Zusätzlich wurden den jeweiligen Landesorganisationen der Exekutive die jeweils zuständigen Notfallleitungen und deren Erreichbarkeit schriftlich bekannt gegeben. Im Zuge der Weiterentwicklung des Notfallmanagements werden die sich künftig zwischen den Notfallleitungen (mit erweiterten Aufgaben) und den Einsatzzentralen von externen Hilfs- und Einsatzorganisationen ergebenden Schnittstellen ausreichend mitbetrachtet.

Weiters wurden in Zusammenarbeit mit dem BM.I ein speziell auf die Bedürfnisse der Exekutive abgestimmtes Handbuch „Polizeieinsatz im Gleisbereich“ (analog dem bereits seit Jahren bestehenden Handbuch „Feuerwehreinsatz im Gleisbereich“) sowie ein Folder erstellt und dem BM.I am 30.08.2007 übergeben. Die Verteilung im öffentlichen Sicherheitsdienst erfolgt mittels Erlasses des BM.I.

5. Sicherheitsempfehlung – Nachevaluierung angeführter Arbeitsplätze (Pkt. 6. Schreiben GZ. BMVIT-453.975/0001)

Die Nachevaluierungen der Arbeitsplätze in der Notfallleitstelle der Netzbetrieb-Region West erfolgten am 12.01.2007 und am 20.04.2007, im Bahnhof Wolfurt am 25.09.2007.



Infrastruktur Betrieb

6. Sicherheitsempfehlung – Unterweisung der Exekutive (Pkt. 7. Schreiben GZ. BMVIT-453.975/0001)

Es wird empfohlen, dass die Mitarbeiter der Exekutive nachhaltig und laufend über das Verhalten im Gefahrenbereich von Gleisen zu unterweisen sind.

Die Unterweisung der Exekutive erfolgt im Anlassfall (z. B. Einsätze oder Übungen auf den von der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG betriebenen Eisenbahnanlagen) durch den ÖBB-Einsatzleiter.

Siehe dazu auch unsere vorangeführten Stellungnahmen zur zweiten und dritten Sicherheitsempfehlung.

Mit freundlichen Grüßen

Für die ÖBB Betrieb AG
Leiter Operational Standards

i. V. Ing. Karl Steiner

Beilage(n):

- 1 Einsatz externer Hilfs- und Einsatzorganisationen auf Eisenbahnanlagen
- 2 Nachevaluierungen der Arbeitsplätze Notfallleitstelle