
5626/AB XXIV. GP

Eingelangt am 06.08.2010

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-10.000/0034-I/PR3/2010
DVR:0000175

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

Wien, am . Juli 2010

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Maier, Kolleginnen und Kollegen haben am 7. Juni 2010 unter der **Nr. 5611/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Wiener Linien – Missstände 1: Sicherheit der Fahrgäste gerichtet.

Einleitend möchte ich festhalten, dass der öffentliche Verkehr im allgemeinen und der Schienenverkehr im Besonderen eine sehr sichere Art der Mobilität darstellen. Daher muss es unsere gemeinsame Anstrengung gerade im Sinne der Verkehrssicherheit sein, diesen Verkehrsträger weiter auszubauen und zu fördern. Das Risiko in einem Schienenfahrzeug verletzt zu werden ist 64 mal geringer als in einem PKW. Und eine weitere positive Nachricht zum Schienenverkehr bestätigt der aktuelle Bericht der unabhängigen Unfalluntersuchungsstelle des Bundes, nämlich dass es 2009 österreichweit bei den Bahnen um 188 Unfälle weniger gegeben hat als 2008.

Vor diesem Hintergrund sind auch die gestellten Fragen betreffend dem Unternehmen Wiener Linien zu betrachten, dass 2009 über 800 Mio. Fahrgäste (mit der Ausnahme von bedauerlichen Einzelereignissen) sicher und umweltfreundlich befördert hat und damit das Unternehmen in Österreich mit den meisten Fahrgästen darstellt.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Was haben Sie als Konsequenz der spektakulären bzw. schweren Unfälle der letzten Zeit unternommen?*

Dazu darf ich anmerken, dass für Unfälle eine eigene unabhängige Unfalluntersuchungsstelle des Bundes eingerichtet ist. Meldungen von Unfällen oder Störungen beim Betrieb einer Straßenbahn ergehen an die Exekutive. Meldungen bezüglich U-Bahnen an die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes, die die Unfallursachen unabhängig und nach sachlichen Kriterien ermittelt. Der Bericht dieser Stelle wird jährlich dem Parlament vorgelegt und in den zuständigen Ausschüssen debattiert. Entsprechende Untersuchungsberichte, Vorfallanzeigen oder allfällige Sicherheitsempfehlungen werden in diesem Fall an die zuständige Eisenbahnbehörde gerichtet, das ist im Anfall die zuständige Landesbehörde in Wien. Allfällige empfohlene Maßnahmen im Bereich des Betriebes von Straßenbahnen sind mir daher nicht bekannt.

Bereits seit längerem liegt die Zuständigkeit für alle Angelegenheiten bei Straßenbahnen somit auch die Erlassung von Vorschriften, Auflagen oder Genehmigung von Dienstvorschriften bei den zuständigen Landesbehörden als Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde. Aus dem Bereich Dienstvorschriften sind mir auch keinerlei Berufungen bekannt.

Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat hat hinsichtlich aller schweren Unfälle der letzten Monate jeweils ein Ermittlungsverfahren über die ordnungsgemäße Überprüfung der kraftbetriebenen Türen der betroffenen Straßenbahnfahrzeuge (U-Bahn-Fahrzeuge) durchgeführt, jeweils den maßgeblichen Sachverhalt erhoben und jeweils schriftliche Aufträge bzw. Anzeigen zur Herstellung des rechtmäßigen Zustandes erteilt (Einhaltung der Prüfvorschriften für kraftbetriebene Türen).

Zu Frage 2:

- *Auf welcher Vorschrift beruht die Tatsache, dass der in der Einleitung beschriebene U-Bahn-Zug trotz Betätigung der Notbremse nicht angehalten hat?*

Grundsätzlich soll es eine Notbremsüberbrückung nach § 36 Abs.11 der Straßenbahnverordnung 1999 („In Personenfahrzeugen müssen Einrichtungen vorhanden sein, mit denen Fahrgäste im Notfall eine Bremsung einleiten können (Notbremsung). In Tunneln darf die Betätigung dieser Einrichtungen außerhalb von Haltestellen erst am nächsten Bahnsteig zum Halt führen.“) ermöglichen, einen Tunnel trotz Betätigung der Notbremse zu durchfahren, damit z.B. im Fall eines Brandes ein Zug nicht im Tunnel zu stehen kommt und leicht geräumt werden kann. Eine Notbremsüberbrückung ist daher für Fahrzeuge, die auf Tunnelstrecken fahren, international nach dem Stand der Technik vorgesehen.

Wie die Notbremsüberbrückung vom Triebfahrzeugführer zu bedienen ist, ist durch Dienstvorschriften geregelt, deren Genehmigung in die jeweilige Zuständigkeit der Aufsichtsbehörde fällt.

Zu den Fragen 3 und 4:

- *Was haben Sie unternommen, um diese Vorschrift zu ändern?*
- *Werden Sie dafür sorgen, dass die Nachrüstung der Wiener U-Bahnen und Straßenbahnen mit geeigneten Türfühlern endlich fertig gestellt wird, um die unmittelbar drohende Gefahr weiterer schwerer Unfälle zu verhindern?*

Die zuständige Aufsichtsbehörde für Wiener Straßenbahnen einschließlich U-Bahnen ist die zuständige Behörde des Bundeslandes Wien.

Zu den Fragen 5 bis 7:

- *Werden Sie dafür sorgen, dass das Betätigen der Notbremse auch zuverlässig zu einem sofortigen Anhalten des U-Bahn- bzw. Straßenbahnzuges führt?*
- *Wenn ja, bis wann?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Ich darf auf meine Ausführungen zu Frage 2 zum Zweck einer Notbremsüberbrückung verweisen.

Zu den Fragen 8 bis 13:

- *Wieviele Unfälle sind bei den Wiener Linien jeweils in den Jahren 2007, 2008 und 2009 passiert?*
- *Wieviele davon mit Verletzungsfolgen?*
- *Wieviele davon mit schweren Verletzungsfolgen?*
- *Wieviele davon mit tödlichem Ausgang?*
- *Wieviele Fahrgäste, wie viele Dritte und wie viele Arbeitnehmer/innen waren jeweils von diesen Folgen betroffen?*
- *Wieviele Kinder und Jugendliche waren jeweils betroffen?*

Die genauen Zahlen zu den gestellten Fragen können den Tätigkeitsberichten der Bundesanstalt für Verkehr, welche jährlich dem Parlament vorgelegt und auch im Verkehrsausschuss behandelt werden, entnommen werden.

Ergänzend zu den Berichten ist auszuführen, dass im Jahr 2007 zwei Kinder bei Vorfällen leicht verletzt wurden.

Durch das Unfallereignis am 12. Juni 2008 (siehe Frage 1) war eine Arbeitnehmerin der Wiener Linien betroffen (Arbeitsunfall). Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat hat ein Ermittlungsverfahren über die ordnungsgemäße Überprüfung der kraftbetriebenen Türen des betroffenen U-Bahn-Fahrzeuges durchgeführt, den maßgeblichen Sachverhalt erhoben sowie einen schriftlichen Auftrag zur Herstellung des rechtmäßigen Zustandes erteilt (Einhaltung der Prüfvorschriften für kraftbetriebene Türen).

Zu den Fragen 14 bis 21 und 26:

- *Welche Behörde ist für die Betriebssicherheit des Schienenverkehrs der Wiener Linien zuständig?*
- *Was hat diese Behörde in den Jahren 2007 bis 2009 im Hinblick auf die Betriebssicherheit der Schienenfahrzeuge der Wiener Linien jeweils konkret unternommen?*
- *Welche Dienststelle im Verkehrsministerium ist für die Aufsicht über diese Behörde zuständig?*
- *Was hat diese Dienststelle in den Jahren 2007 bis 2009 im Hinblick auf die Betriebssicherheit der Schienenfahrzeuge der Wiener Linien jeweils konkret unternommen?*
- *Welche Dienststelle im Verkehrsministerium ist für die Erlassung von Vorschriften, Auflagen usw., die die Betriebssicherheit des Schienenverkehrs der Wiener Linien betreffen, zuständig?*
- *Was hat diese Dienststelle in den Jahren 2007 bis 2009 im Hinblick auf die Betriebssicherheit der Schienenfahrzeuge der Wiener Linien jeweils konkret unternommen?*
- *Welche Dienststelle im Verkehrsministerium ist für die Ausarbeitung von gesetzlichen Bestimmungen, die die Betriebssicherheit des Schienenverkehrs der Wiener Linien betreffen, zuständig?*
- *Was hat diese Dienststelle in den Jahren 2007 bis 2009 im Hinblick auf die Betriebssicherheit der Schienenfahrzeuge der Wiener Linien jeweils konkret unternommen?*
- *Welche Vorschläge wurden im Verkehrsministerium sonst ausgearbeitet, um die Betriebssicherheit der Wiener Linien zu erhöhen?*

Die Zuständigkeit für u.a. U-Bahnen liegt seit dem Deregulierungsgesetz 2001 beim jeweiligen Bundesland, der für die sonstigen Straßenbahnen bereits seit der Eisenbahngesetz-Novelle BGBl. Nr. 452/1992 zuständig war, d.h. die angeführten Maßnahmen, soweit sie der behördlichen Aufsichtstätigkeit zuzuzählen sind, fallen in die Zuständigkeit der Behörden des Bundeslandes Wien. Dienstvorschriften sind vom Straßenbahnunternehmen auszuarbeiten und deren Erlassung von der zuständigen Eisenbahnbehörde zu genehmigen.

Die Zuständigkeit einzelner Sektionen und Abteilungen des BMVIT folgt der jeweiligen sachlichen Anknüpfung, die der im Internet kundgemachten Geschäftseinteilung zu entnehmen ist.

Zu den Fragen 22 bis 25:

- *Welche Aufgabe hat in diesem Zusammenhang das Verkehrsarbeitsinspektorat?*
- *Wieviele Kontrollen hat das Verkehrsarbeitsinspektorat im Jahr 2009 beim Schienenverkehr der Wiener Linien im Vergleich zu 2008 – damals waren es nur 17! – vorgenommen?*
- *Welche Verstöße gegen welche Vorschriften wurden dabei festgestellt?*
- *Welche Konsequenzen wurden aus diesen Verstößen jeweils gezogen?*

Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat hat dafür zu sorgen, dass der gesetzliche Schutz der Arbeitnehmer in den Verkehrsunternehmen ausreichend gewährleistet wird und dazu beizutragen, dass durch geeignete Maßnahmen ein möglichst wirksamer Arbeitnehmerschutz erreicht wird. Dies umfasst auch die Überwachung der Einhaltung der Arbeitnehmerschutzbestimmungen bei den Wiener Linien.

Die Kontrollen (Inspektionen) bei den Wiener Linien wurden im Jahr 2009 erhöht. In Arbeitsstätten und Arbeitsstellen der Wiener Linien hat das Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Jahr 2009 insgesamt dreiunddreißig Inspektionen durchgeführt. Auf Grund der Vernetzung der Verkehrsträger wird bei

diesen Kontrollen jedoch nicht zwischen Schienenverkehr (Straßenbahn, U-Bahn) und Straßenverkehr (Bus) unterschieden.

Im Bericht des VAI, welcher jährlich vom bmvit dem Parlament vorgelegt und dort auch behandelt wird, findet sich eine Auflistung sämtlicher Überprüfungen.

Zu den Fragen 27 bis 30:

- *Welche Sicherheitsmaßnahmen betreffend die Wiener Linien wurden ausgearbeitet?*
- *Welche zusätzlichen Auflagen zur Betriebssicherheit wurden den Wiener Linien erteilt?*
- *Wann erfolgt/e die Umsetzung all dieser Maßnahmen?*
- *Was haben Sie sonst noch unternommen, damit die Benützung der Wiener Straßenbahn bzw. der Wiener U-Bahn nicht länger potenziell lebensgefährlich bleibt?*

Es entspräche nicht den Prinzipien der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit, wenn entgegen der vom Gesetzgeber vorgesehenen Zuständigkeitsverteilung jede Oberbehörde zusätzlich auch noch die Aufgaben der nachgeordneten Behörden übernehme. Seit Zuständigkeitsübergang wurden der Obersten Eisenbahnbehörde keine Anregungen der zuständigen Behörden vorgelegt.

Zur Untersuchung von Vorfällen (Unfälle und Störungen, deren Umstände darauf hindeuten, dass sich beinahe ein Unfall ereignet hätte) ist die bereits erwähnte Unfalluntersuchungsstelle eingerichtet, die gegebenenfalls Sicherheitsempfehlungen direkt an die zuständige Behörde herausgibt.