



*Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0054-I/PR3/2016
DVR:0000175

Wien, am 17. Jänner 2017

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Dipl.-Ing. Deimek und weitere Abgeordnete haben am 17. November 2016 unter der **Nr. 10813/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend mangelhafte Sicherheitskontrollen bei den ÖBB und „erhöhte Meldekultur“ gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zum Motiventeil der Anfrage darf angemerkt werden, dass sich die Darstellung der sog. „Causa Cityjet“ lediglich auf einen Zeitungsartikel bezieht, der die Sachlage unrichtig darstellt. In Wahrheit wurde im Genehmigungsverfahren nichts übersehen, sondern schon in den Antragsunterlagen zur Bauartgenehmigung ausgewiesen, dass bei der Kombination von Mehrfachtraktion (bei der ein Zug aus mehreren dreiteiligen Fahrzeugen gebildet wird) und sehr hohen Geschwindigkeiten Probleme mit Stromabnehmern auftreten könnten, weshalb bei Mehrfachtraktion die Höchstgeschwindigkeit gegenüber Einfachtraktion derzeit eingeschränkt ist. Unserer Information nach arbeitet der Hersteller an einer technischen Lösung, um künftig auch in Mehrfachtraktion höhere Geschwindigkeiten fahren zu dürfen.

Zu den einzelnen Fragen darf ich wie folgt Stellung nehmen:

Zu Frage 1:

- *Halten Sie die Überprüfung der Einhaltung von Sicherheitsstandards bei den ÖBB für ausreichend?*

Aufgrund der Bestimmungen der europäischen Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit besteht das Erfordernis für alle Eisenbahnunternehmen zur Einführung von Sicherheitsmanagementsystemen. Diese Bestimmungen sind in den §§ 39 ff EisebG umgesetzt.

Im Rahmen der Verfahren für die Ausstellung der Sicherheitsgenehmigung bzw. Sicherheitsbescheinigung weisen die Eisenbahnunternehmen nach, dass sie Vorkehrungen zur Gewährleistung der Sicherheit des Betriebs und des Verkehrs getroffen haben, und dass sie ein zertifiziertes Sicherheitsmanagementsystem eingerichtet haben. Dieses Sicherheitsmanagementsystem ist gemäß § 39c EisebG von akkreditierten Konformitätsbewertungsstellen zertifiziert.

Die ÖBB verfügen über entsprechende Sicherheits- und Qualitätsmanagementsysteme. Im Rahmen dieser ist die ÖBB, wie jedes andere Eisenbahnunternehmen, dazu verpflichtet laufend Verbesserungspotenziale zu eruierten und umzusetzen. Dazu zählen auch Verfahren, die sicherstellen, dass Unfälle, Störungen, Beinaheunfälle und sonstige gefährliche Ereignisse gemeldet, untersucht und ausgewertet werden und die notwendigen Vorbeugungsmaßnahmen ergriffen werden. Die Vorkehrungen unterliegen sowohl einer regelmäßigen unternehmensinternen Nachprüfung als auch einer Überprüfung im Rahmen der Aufsichtstätigkeit der Eisenbahnbehörde.

Neben diesen in der Unternehmensverantwortung direkt vorzunehmenden Evaluierungen und Maßnahmensetzungen sind die Sicherheitsempfehlungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (SUB) zu berücksichtigen.

Über deren Evaluierung und die in der Verantwortung des Unternehmens getroffenen Maßnahmen ist jeweils der Eisenbahnbehörde zu berichten. Unabhängig davon werden auch anlassfallbezogen amtswegige Aufsichtstätigkeiten der Obersten Eisenbahnbehörde durchgeführt, wie dies auch in dem in der vorliegenden Parlamentarischen Anfrage aufgezeigten Vorfall vom 27.09.2016 erfolgt ist.

Es wird daher das System unter der Berücksichtigung der laufenden Evaluierungen und Optimierungen als Voraussetzung für ein effektives Sicherheitsmanagement bei Betrieb und Instandhaltung des Eisenbahnsystems als ausreichend angesehen.

Zu den Fragen 2 und 3:

- *Wenn ja, wie lässt sich dies anhand gehäufter Mängel und Unfälle argumentieren?*
- *Wenn nein, welche Maßnahmen werden Sie setzen, um die Sicherheit des fahrenden Personals der ÖBB und ihrer Fahrgäste wiederherzustellen?*

Die behördliche Zuständigkeit des bmvit bezieht sich einerseits auf die technische Sicherheit bzw. die Betriebssicherheit mit der Erteilung der zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn erforderlichen Genehmigungen. Und andererseits darauf zu überwachen, ob Eisenbahnunternehmen oder Fahrwegbetreiber ihrer rechtlichen Verpflichtung nachgekommen sind, mit Hilfe eines Sicherheitsmanagementsystems alle mit ihren Tätigkeiten verbundenen Risiken zu beherrschen, wie dies u.a. in den EU-rechtlichen Bestimmungen über die Eisenbahnsicherheit oder dem Eisenbahngesetz 1957 behandelt wird.

In den Rahmen der aktiven Aufsichtstätigkeit fallen u.a. die Nachverfolgung der Umsetzung von Sicherheitsempfehlungen als Verhütung künftiger Vorfälle oder amtswegige Ermittlungsverfahren. Diese Ermittlungsverfahren dienen der Überprüfung der Einhaltung der Rechtsvorschriften sowie der allgemeinen Anordnungen an Betriebsbedienstete (z.B. im Zusammenhang mit der Untersuchung von Triebwagen und Triebzüge). Weiters finden auch auf der Ebene allgemein verbindlicher Verordnungen anlassfallbezogene Arbeiten statt.

Zu den Fragen 4 und 7:

- *Bedeutet eine aktuell erhöhte Meldekultur, dass bis in die jüngste Vergangenheit Fehlentwicklungen vertuscht wurden?*
- *Bedeutet die erhöhte Meldekultur auch, dass während der Phase Christian Kerns als Vorstandsvorsitzenden der ÖBB-Holding AG etwa Lokführer, die auf Sicherheitsprobleme und Mängel aufmerksam gemacht haben, gemobbt wurden?*

Die verfügbaren Daten in Bezug auf gestiegene Meldung beziehen sich auf sehr unterschiedliche Arten von Meldungen (entsprechend der Meldeverordnung) und auf alle Eisenbahnunternehmen

österreichweit. Eine erhöhte Meldekultur ist im Sinne der kontinuierlichen Verbesserung zu begrüßen. Die oben getroffene Schlussfolgerung kann daher nicht nachvollzogen werden.

Zu Frage 5 und 6 :

- *Welche Maßnahmen wurden während der Phase Christian Kerns als Vorstandsvorsitzenden der ÖBB-Holding AG getroffen, um die Sicherheit auf der Schiene zu erhöhen?*
- *Wurde evaluiert, inwieweit diese Maßnahmen erfolgreich waren und anhand welcher Methode ist dies geschehen?*

Gemäß den Angaben der ÖBB wurden umfangreiche Verbesserungen zur Erhöhung der Sicherheit am Bahnhof und zur Steigerung des subjektiven Sicherheitsgefühls umgesetzt bzw. in die Wege geleitet (z.B. Ausbau der Videoüberwachung, Beleuchtungsverstärkung, mehr Securitypersonal etc.). Darüber hinaus wurde das Sicherheitsthema in der Konzernstrategie der ÖBB verankert. Das subjektive Sicherheitsgefühl wird jährlich über unabhängige Fahrgastbefragungen evaluiert.

Die Anschaffung von modernem Rollmaterial trägt ebenso zu einer Erhöhung des Sicherheitslevels bei. Im Bereich der Führung eines sicheren Eisenbahnbetriebes wurde das europäische Zugsicherungssystem ETCS auf Hauptmagistralen mit hoher Zugdichte implementiert.

Ebenso wurden gezielt Eisenbahnkreuzungen reduziert und es wurden Sensibilisierungs- und Informationskampagnen zum richtigen Verhalten auf Eisenbahnkreuzungen durchgeführt. Neben Investitionen in bauliche Anlagen und Rollmaterial gab es auch Sicherheitsoffensiven an Schulen um auf Gefahren in der Nähe von Bahnanlagen oder Starkstrom aufmerksam machen.

Aufgrund von konkreten Vorfällen erfolgten bereits während der laufenden Untersuchungen durch die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes sofortige Maßnahmensetzungen im Rahmen der unternehmenseigenen Verantwortung und in weiterer Folge die Evaluierung und Umsetzungen von Sicherheitsempfehlungen der SUB.

Im Rahmen der im Sicherheitsmanagementsystem (Safety) vorgegebenen Verfahren müssen im Rahmen der Unternehmensverantwortung sämtliche Sicherheitsmaßnahmen von Eisenbahnunternehmen laufend evaluiert werden und die erforderlichen Maßnahmen abgeleitet werden. Bestand-

teil des Sicherheitsmanagementsystems ist auch der sogenannte „Kontinuierliche Verbesserungsprozess“ (KVP). Im Rahmen dieses Prozesses sind laufend Problembereiche zu analysieren, allfälliger Verbesserungsbedarf festzustellen, gegebenenfalls Verbesserungsbedarf zu erkennen und Maßnahmen zu setzen. In weiterer Folge sind diese auf ihre Wirksamkeit nachzuverfolgen und in ihrer Gesamtheit auch entsprechend im Eisenbahnunternehmen zu dokumentieren.

Zu den Frage 8 und 9:

- *Ist es richtig, dass Österreich ein begehrtes Land ist, um Zulassungen für Schienenfahrzeuge einfach und unkompliziert zu erhalten?*
- *Wie werden Sie diesen Umstand abstellen?*

In aller Regel werden Bauartgenehmigungen unter dem Gesichtspunkt eingeholt, ob eine solche für den vorgesehenen Einsatz eines Schienenfahrzeuges notwendig ist, nicht aber nur wegen eines einfachen und unkomplizierten Genehmigungsverfahrens. Zwar bestehen für Genehmigungsverfahren von Schienenfahrzeugen im Wesentlichen europaweit einheitliche Vorgaben, da aber auch nationale Genehmigungsvoraussetzungen bedeutsam sein können, gelten nationale eisenbahnrechtliche Genehmigungen für Schienenfahrzeuge nicht automatisch auch für alle anderen Mitgliedstaaten. In der Regel holen die Hersteller die Bauartgenehmigungen für ihre Schienenfahrzeuge daher in jenem Land ein, in welchem dieses hauptsächlich zum Einsatz kommen soll. In den letzten Jahren wurden bei der österreichischen Eisenbahnbehörde lediglich zwei (derzeit anhängige) Anträge von ausländischen Unternehmen auf Bauartgenehmigung für Schienenfahrzeuge eingebracht und zwar durch Schweizer Unternehmen.

Da der angenommene Umstand sich mit den tatsächlichen Verhältnissen nicht deckt, ist dessen Abstellen ausgeschlossen. Es ist auch nicht vorgesehen, Genehmigungsverfahren unnötig umständlich oder kompliziert zu gestalten, zumal Österreichische Verwaltungsbehörden sich an den Grundsätzen der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit (Art. 126b Abs. 5 Bundes-Verfassungsgesetz) zu orientieren bzw. von Rücksichten auf möglichste Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis (§ 39 Abs. 2 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz) leiten zu lassen haben.

Mag. Jörg Leichtfried

