

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0041-I/PR3/2014
DVR:0000175

Wien, am 23. Dezember 2014

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Dipl.-Ing. Deimek und weitere Abgeordnete haben am 4. November 2014 unter der **Nr. 2970/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend den Unfall in Leobendorf und den 0:0-Betrieb bei der ÖBB gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 5:

- *Erstattet die ÖBB dem BMVIT regelmäßig Bericht über festgestellte Sicherheitsmängel im 0:0-Betrieb und deren Behebung?*
- *Wer überwacht die sicherheitsrelevante Umsetzung und die Gewährleistung der Öffentlichen Sicherheit bei „Cost-Cutting-Programmen“ bei den ÖBB?*
- *Wie viele elektronisch erfasste Meldungen von Triebfahrzeugführern über untaugliche 0:0 Bedingungen wurden seit dem November 2011 verfasst?*
- *Wie oft mussten daraufhin Zugbegleiter in den Dienst gestellt werden, um diese Züge überhaupt verkehren lassen zu können?*
- *Sieht das BMVIT als Aufsichtsbehörde und Vertreterin der Mehrheitseigentümerin der ÖBB hier Handlungsbedarf?*

Eine periodische Berichtspflicht der Eisenbahnunternehmen gegenüber dem bmvit als Eisenbahnbehörde ergibt sich zunächst im Rahmen des jährlichen Sicherheitsberichtes gemäß § 39d Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) über bestimmte unfallbezogene Sicherheitsindikatoren.

Darüber hinaus besteht keine gesetzliche Pflicht für Eisenbahnunternehmen, an die Behörde laufend und umfassend in sämtlichen Details zu berichten. In Anlassfällen ergehen aber seitens der Eisenbahnbehörde Aufforderungen zur Information im Sinne der Auskunftspflicht nach § 26 EisbG. Im Zusammenhang mit dem zugbegleiterlosen Betrieb beispielsweise wurden etwa Bedenken an die Eisenbahnbehörde herangetragen und zum Anlass für genauere Ermittlungen durch die Behörde genommen (vgl. dazu auch Beantwortung zu Frage 42).

Was die besondere Berichtspflicht über Vorfälle anlangt, sind die Eisenbahnunternehmen gemäß § 19c EisbG verpflichtet, wenn Vorfälle (Unfälle und Störungen) beim Betrieb einer öffentlichen Eisenbahn oder einer Anschlussbahn, beim Betrieb von Schienenfahrzeugen auf einer öffentlichen Eisenbahn oder einer Anschlussbahn oder beim Verkehr auf einer öffentlichen Eisenbahn oder einer Anschlussbahn auftreten, diese unverzüglich der beim bmvit angesiedelten Bundesanstalt für Verkehr, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (kurz SUB) zu melden.

In der gemäß den Bestimmungen des § 19c EisbG erlassenen MeldeVO-Eisb 2006 ist in den Anlagen dieser Verordnung unter anderem geregelt, welche Ereignisse wann und wie der SUB zu melden sind. Unter Zugrundelegung dieser Vorgaben besteht nicht für alle Unfälle und Störungen eine Meldepflicht an die SUB. Eine jüngst erlassene Novelle zum Eisenbahngesetz und zum Unfalluntersuchungsgesetz betrifft auch die Definition von Unfällen und Störungen. Eine darauf abstellende Änderung der Meldeverordnung wird im bmvit derzeit vorbereitet und soll nach der nunmehr erfolgten Kundmachung der Gesetzesänderung in Begutachtung versendet werden.

Zu den Fragen 6 und 7:

- *Wie viele elektronisch erfasste Unfälle haben sich seit der Einführung des 0:0-Betriebes ereignet, in denen nachweislich ein kausaler Zusammenhang mit dem 0:0-Betrieb besteht?*
- *Wie hoch ist die vom BMVIT geschätzte Dunkelziffer hierzu?*

Seitens der SUB werden die einlangenden Meldungen für die Aufnahme in die Datenbank der SUB gemäß den auf Grundlage nationaler und internationaler Notwendigkeiten definierten Dateninhalten aufbereitet. Aus den Datensätzen ist jedoch nicht unmittelbar ableitbar, bei wie vielen gemeldeten Vorfällen ein kausaler Zusammenhang mit dem 0:0-Betrieb gegeben ist.

In Anbetracht der nicht gesondert ausgewiesenen Daten können durch das bmvit keine derartigen Zahlen oder Schätzwerte genannt werden.

Zu den Fragen 8 bis 13:

- *Welche konkreten, praktischen Sicherheitsschulungen haben Triebfahrzeugführer betreffs des 0:0-Betriebes erhalten?*
- *In welchen Abständen finden Evakuierungs- und Feuerlösch-Übungen der Triebfahrzeugführer statt?*
- *Wie oft im Jahr wird die Handhabung und das Tragen der am Führerstand befindlichen Fluchthauben praktisch geübt und in welchen Zeitintervallen ist diese Praxisübung vom BMVIT vorgeschrieben?*
- *In welchen zeitlichen Intervallen werden Triebfahrzeugführer im Durchsagen und in der Handhabung mit dem am Führerstand befindlichen Megaphon geschult und durch wen wird die Schulung durchgeführt bzw. evaluiert?*
- *Existiert eine Berichtspflicht über die Durchführung von Sicherheitsschulungen der Triebfahrzeugführer an das BMVIT bzw. an das VAI?*
- *Welche praktischen Schulungen haben Triebfahrzeugführer hinsichtlich Aggression und Angriff auf ÖBB-Mitarbeiter durch Reisende bzw. hinsichtlich Deeskalation erhalten?*

Die Schulung der Triebfahrzeugführer richtet sich nach den Bestimmungen der Triebfahrzeugführerverordnung, dem 9. Teil des EisebG sowie den Vorgaben der §§ 129 bis 131 der Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung (EisebBBV). Im Rahmen dieser Ausbildungen und Nachschulungen sind jeweils auch die Regelungen zum Betrieb ohne Zugbegleiter (§ 115 EisebBBV) sowie die konkrete Umsetzung im Eisenbahnunternehmen (wie z.B. in allgemeinen Anordnungen gemäß § 21a EisebG oder in Dienstanweisungen) zu behandeln.

Nachschulungen haben nach § 131 Abs. 6 EisbBBV in regelmäßigen Abständen, mindestens aber einmal jährlich zu erfolgen. Hierüber sind Aufzeichnungen vom Unternehmen zu führen. Eine Verständigung der Behörde in jedem Einzelfall ist auch hierbei nicht vorgesehen. Darüber hinaus existieren keine Vorgaben auf Gesetzes- oder Verordnungsebene zu Mindestabständen für Übungen im Umgang mit Feuerlöschern, Fluchtauben oder Megaphonen.

Was die ÖBB im Besonderen anlangt, habe ich dazu deren Stellungnahme eingeholt. Die ÖBB haben dabei Folgendes mitgeteilt:

Zu folgenden Inhalten wurden bei den ÖBB Triebfahrzeugführer gemäß § 14 ASchG in Bezug auf das Führen von Zügen ohne Zugbegleiter geschult:

- Ausweitung des zugbegleiterlosen Betriebes in Bezug auf Strecke und Fahrzeug
- Tätigkeiten für zugbegleiterlosen Betrieb
- Ausfall Innenlautsprecher / Innenbeleuchtung
- Verlassen des Zuges auf freier Strecke
- Überfüllung des Zuges
- Abschlussdienst
- 0:0 Voraussetzung fehlt – weitere Vorgehensweise
- Ansprechpartner technisch bzw. Zuglauf
- Vorfall mit Reisenden
- Fehlen von Feuerlöscher bzw. Nothammer
- Checklisten für den zugbegleiterlosen Betrieb

Diese Unterweisungen wurden und werden durch die ÖBB in der betrieblichen Weiterbildung durchgeführt.

Das Agieren im Anlassfall wird durch die ÖBB im sogenannten „Tunnel-Reality-Training“ unter Simulation von realistischen Bedingungen trainiert. Diese Schulungsmaßnahme wird von anerkannten Professionisten durchgeführt und psychologisch begleitet. Die regelmäßige Unterweisung bezüglich Evakuierung findet mittels Anschauungsmaterial im Dienstunterricht statt.

Jeder Triebfahrzeugführer der ÖBB-Produktion GmbH hat zwischen 2008 und 2013 das Tunnel-Reality-Training durchlaufen. Die regelmäßige Unterweisung bezüglich Evakuierung findet jährlich statt. Seit 2013 erfolgt die Grundlagenschulung in der praktischen Verwendung der Feuerlöscher gemeinsam mit dem Tunnel-Reality-Training. Die jährliche Unterweisung erfolgt mit einem vom Brandschutzbeauftragten bereitgestellten Film im Dienstunterricht.

Vor der Bestückung der Führerstände mit Fluchthauben werden die Triebfahrzeugführer im Rahmen der regelmäßigen Weiterbildung in deren Verwendung unterwiesen.

Die Unterweisung bezüglich der Durchführung von Durchsagen erfolgt durch die ÖBB regelmäßig im Dienstunterricht. Vor der Bestückung der Führerstände mit Megafonen werden die Triebfahrzeugführer im Rahmen der wiederkehrenden Weiterbildung und im Zuge der Typenschulung in deren Verwendung unterwiesen. Das Megafon selbst ist in der Anwendung als äußerst simpel zu bezeichnen, es verfügt lediglich über eine einzige Taste. Die Vorgehensweise beim Batteriewechsel wird im Zuge der Unterweisung behandelt.

Aufgrund eines erkennbaren Anstiegs aggressiven Verhaltens von Fahrgästen, gab es durch die ÖBB-Produktion GmbH in Zusammenarbeit mit dem Präventionsdienst der Landespolizeidirektion Wien und der ÖBB-Konzernsicherheit Seminare für Triebfahrzeugführer („Aktion, Reaktion, Deeskalation“) bzw. ist auch zukünftig ein entsprechendes Angebot vorgesehen.

Zu Frage 14:

- *Warum sind ÖBB-Triebfahrzeugführer noch immer nicht als Eisenbahnaufsichtsorgane gem. § 30 Eisenbahngesetz 1957 i.d.g.F. geschult und vereidigt?*

Zur Klarstellung der Pflichten der Eisenbahnunternehmen, in welchem Umfang Eisenbahnaufsichtsorgane nach § 30 EISB-G bei personenbefördernden Fahrten einzusetzen sind, wird durch das BMVIT ein Erlass herausgegeben und den Eisenbahnunternehmen und Aufsichtsbehörden übermittelt.

Zu den Fragen 15, 17, 18, 20, 22, 23 und 26:

- *Gemäß § 47b (1) Eisenbahngesetz 1957 haben Bahnbenützer den dienstlichen Anordnungen der Eisenbahnaufsichtsorgane (gem. § 30) Folge zu leisten und sich bei Benützung der Eisenbahnanlagen und der Schienenfahrzeuge so zu verhalten, wie es die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn, des Verkehrs auf der Eisenbahn sowie die Rücksicht auf andere gebieten. Müssen daher Reisende aus eisenbahnrechtlicher Sicht den Anordnungen eines im 0:0-Betriebes eingesetzten Triebfahrzeugführers - etwa im Falle einer Evakuierung eines Zuges etc. - nicht Folge leisten, weil der Triebfahrzeugführer kein Eisenbahnaufsichtsorgan und damit auch rechtlich nicht anordnungsberechtigt ist?*
- *Müssen sich Reisende aus eisenbahnrechtlicher Sicht an die Anordnungen eines im 0:0-Betrieb tätigen Triebfahrzeugführers halten, betreffend etwa das Rauchverbot in Zügen, die Beschmutzung von Sitzen und/des Fahrgastraumes, das Freihalten von Fluchtwegen, das Hintanhalten von Belästigen oder Bedrohen von anderen Fahrgästen, das öffentliche Onanieren vor anderen Reisenden, etc?*
- *Dürfen Triebfahrzeugführer Personen festnehmen, die sie bei einer Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen der §§ 43 Abs. 1, 46, 47 Abs. 1, 47a und 47b einschließlich derjenigen, die auf Grund einer Verordnung gemäß § 47c erlassen sind, und auf frischer Tat betreten, sofern auch die übrigen Voraussetzungen des § 35 Verwaltungsstrafgesetz 1991 (VStG), BGBl. Nr. 52, vorliegen, aber kein Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes einschreiten kann?*
- *Darf ein Triebfahrzeugführer im 0:0-Betrieb Reisende von der Fahrt ausschließen, wenn sich diese den Beförderungsbestimmungen (s.o.) widersetzen?*
- *Darf ein Triebfahrzeugführer im 0:0-Betrieb Reisende von der Fahrt ausschließen, die Kampfhunde ohne Beißkorb mit sich führen und er von anderen Reisenden aus Sicherheitsgründen um Intervention ersucht wird?*
- *Wenn Triebfahrzeugführer verbindliche Anordnungen an Reisende geben dürfen:*
 - a.) *Wo ist dies festgehalten?*
 - b.) *Wie macht der Triebfahrzeugführer dies hinsichtlich des § 19 (5) EisbEPV glaubhaft?*
- *Im Falle einer technischen Störung haben im 0:0-Betrieb eingesetzte Triebfahrzeugführer vor dem Verlassen des Zuges zur technischen Untersuchung und dem Freigeben der seitenselektiven Türsteuerung eine Durchsage an die Reisenden zu tätigen, wonach das Aussteigen verboten ist.*
 - a.) *Haben sich Reisende an diese Durchsagen des im 0:0-Betrieb eingesetzten Triebfahrzeugführers aus eisenbahnrechtlicher Sicht zu halten, obwohl § 47b EisbG festlegt, dass Bahnbenützer nur den dienstlichen Anordnungen der Eisenbahnaufsichtsorgane (§ 30) Folge zu leisten haben.*
 - b.) *Wie wird seitens der Vorgaben des BMVIT sichergestellt, dass Reisende während der technischen Untersuchung des Triebfahrzeugführers nicht das Schienenfahrzeug unerlaubt verlassen und am Gleis entlang in die nächste Station gehen, um sich dort eine Weiterfahrgelegenheit zu organisieren?*

Bei der Anordnungsbefugnis ist hinsichtlich der damit verbundenen Rechtsfolgen bei deren Nichtbeachtung zu unterscheiden.

Werden dienstliche Anordnungen von Eisenbahnaufsichtsorganen (deren Ausweis in § 19 Abs. 5 EisbEPV geregelt wird) nicht beachtet, so ist dies nach dem EisbG verwaltungsrechtlich strafbar. Kommt eine Person den dienstlichen Anordnungen beharrlich nicht nach und kann kein Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes einschreiten, kann ein Eisenbahnaufsichtsorgan diese Person zusätzlich nach § 30 Abs. 3 EisbG festnehmen.

Werden hingegen zur Aufrechterhaltung der vorgeschriebenen Ordnung oder Sicherheit im Betrieb von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn oder den Verkehr auf einer Eisenbahn getroffene Anordnungen von Personen, welche vom Eisenbahnunternehmen beschäftigt oder beauftragt sind (damit ist auch der Triebfahrzeugführer umfasst), durch Fahrgäste nicht beachtet, besteht die Möglichkeit zum Ausschluss von der Beförderung nach § 19 EisbBFG.

Zu Frage 16:

- *Welche Folgen kann dies in etwaigen Strafrechtsprozessen bzw. hinsichtlich von zivilrechtlicher Verantwortung im Zuge von Unfällen und/oder der Evakuierung von Zügen für die Triebfahrzeugführer bedeuten?*

Der Vollzug strafrechtlicher und zivilrechtlicher Bestimmungen fällt nicht in die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie.

Zu Frage 19:

- *Wie sorgt die ÖBB nach Ansicht des BMVIT für die Sicherheit von Reisenden und Personal hinsichtlich der nach Heftigkeit gemessenen, enorm steigenden, tätlichen Übergriffe?*

Dem Eisenbahnrecht unterliegt die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebs und Eisenbahnverkehrs. Tätliche Übergriffe und sonstige Kriminalität auch im Bereich von Eisenbahnen sind der Sicherheitspolizei zuzurechnen und fallen nicht in die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie.

Unabhängig davon wird jedoch auch dieser Aspekt in Verfahren vom bmvit so weit möglich mitberücksichtigt, wie z.B. in der Entwicklung der Bedingungen für einen zugbegleiterlosen Betrieb – Fahrgastnotsprechstelle.

Was die ÖBB im Besonderen anlangt haben sie dazu mitgeteilt, dass bei den erhobenen Daten im Vergleich zum Anstieg der Fahrgäste kein signifikanter Anstieg von Tötlichkeiten mit Verletzungen zu verzeichnen ist. Von 2010 bis 2013 hat sich nach Angaben der ÖBB die Zahl der tätlichen Übergriffe dank verstärkter Sicherheitsmaßnahmen um mehr als ein Drittel verringert.

Im Hinblick auf die Sicherheit für Fahrgäste und Personal werden seitens der ÖBB-Personenverkehr AG u.a. folgende Maßnahmen gesetzt: Schulung der ZugbegleiterInnen auf deeskalierendes Verhalten in kritischen Situation durch die Seminarreihe „Aktion, Reaktion, Deeskalation“. Zukünftig wird es zusätzlich Seminare zur „Selbstwahrnehmung“ geben, in denen ZugbegleiterInnen weitere Deeskalationstechniken zur Anwendung in ihrer täglichen Arbeit erlernen können.

Als Präventivmaßnahme werden durch die ÖBB zusätzlich bereits seit 2007 Sicherheitskameras in Nahverkehrszügen der Zugserie Talent flächendeckend eingesetzt. Auch der neue Zugtyp Cityjet, der im Nah- und Regionalverkehr beginnend mit 2015 eingesetzt wird, wird mit Kameras ausgestattet sein.

Zu Frage 21:

- *Darf ein Triebfahrzeugführer im 0:0-Betrieb Reisende von der Fahrt ausschließen, wenn der Triebfahrzeugführer davon ausgehen muss, dass diese offensichtlich ansteckende Krankheiten aufweisen?*

Die Regelungen zur Beförderung von Personen, die mit übertragbaren Krankheiten behaftet oder solcher Krankheiten verdächtig sind, erfolgt durch eine Verordnung nach dem Epidemiegesetz, nicht in Vollziehung des Eisenbahngesetzes, und fällt daher nicht in die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie.

Die ÖBB teilten hiezu mit, dass gemäß ihren Beförderungsbedingungen („Handbuch für Reisen mit den ÖBB in Österreich“ der ÖBB-Personenverkehr AG) der Triebfahrzeugführer die Möglichkeit hat, Reisende mit ansteckender Krankheit auszuschließen.

Zu den Fragen 24 und 25:

- *In wie vielen Unfällen waren im 0:0-Betrieb eingesetzte Triebfahrzeugführer seit November 2011 beteiligt?*
- *In wie vielen Fällen wurden im 0:0-Betrieb eingesetzte Triebfahrzeugführer seit November 2011 bei Unfällen verletzt?*

Seitens der SUB werden einlangende Meldungen für die Aufnahme in die Datenbank der SUB gemäß den auf Grundlage nationaler und internationaler Notwendigkeiten definierten Dateninhalten aufbereitet. Aus den Datensätzen ist jedoch nicht unmittelbar ableitbar, bei wie vielen gemeldeten Vorfällen ein kausaler Zusammenhang mit dem 0:0-Betrieb gegeben ist.

Seitens der ÖBB werden die Verletzungsfälle bei Triebfahrzeugführern im Zusammenhang mit außergewöhnlichen Ereignissen (wie Entgleisungen; Kollisionen mit anderen Schienenfahrzeugen, auf Eisenbahnkreuzungen, mit Tieren...; Ereignisse mit Toten oder Verletzten sowie Brände von Schienenfahrzeugen) erfasst. Bei der überwiegenden Anzahl handelt es sich nicht um physische sondern um psychische Verletzungen (Schock). Eine Zuordnung dieser Fälle zu im 0:0-Betrieb geführten Züge kann jedoch nicht vorgenommen werden.

Zu Frage 27:

- *Wie viele elektronisch erfasste Meldungen von Triebfahrzeugführern über Probleme des GSMR-Funks liegen dem BMVIT vor und was wurde seit dem Auftreten der Störungen unternommen, um eine sicherheitskonforme Kommunikation mit diesem System im Ernstfall zu gewährleisten?*

Die Anzahl der Meldungen von Triebfahrzeugführern über Probleme beim GSM-R-Funk ist nicht bekannt.

Bei den ÖBB ist das Absetzen der erforderlichen Meldung durch das Mobiltelefon des Triebfahrzeugführers vorgesehen. Parallel dazu werden die Zugfunkanlagen technisch umgebaut

(Modemtausch), um einen einwandfreien Empfang auch unter erschwerten Bedingungen (Funkloch) zu ermöglichen.

Der Zeitplan der ÖBB ist so priorisiert, dass alle Fahrzeuge die an Störstellen verkehren, noch dieses Jahr umgebaut werden, alle weiteren bis Juni 2015.

Zu Frage 28:

- *Was versteht das BMVIT unter „GSMR-Rückfallebene“ und wie ist sicher gestellt, dass diese auch in allen ÖBB-Tunnels (Semmering, etc.!) funktioniert?*

Bei einem Ausfall des GSM-R-Systems erfolgt der Kommunikationsaustausch gemäß den betrieblichen Vorgaben der ÖBB über alternative Kommunikationssysteme. Die betrieblichen Maßnahmen bei einem Ausfall im GSM-R-Netz sind in den Betriebsvorschriften der ÖBB geregelt.

Ergänzend kann angemerkt werden, dass die ÖBB seitens des bmvit zur Zertifizierung des GSM-R-Systems aufgefordert wurde, welche derzeit noch nicht abgeschlossen ist.

Zu Frage 29:

- *Wie ist sichergestellt, dass auf Papier erstellte Zugbegleiter-Meldungen auf ihrem Weg zur bearbeitenden Stelle nicht verschwinden?*

Nach den Angaben der ÖBB wird jede Meldung, die in der Dienststelle abgegeben wird, eingescannt und an die zuständige Stelle (je nach Inhalt sind das Betriebsleitung, Konzernsicherheit, Fachbereiche oder das Notfallinterventionsteam) weitergeleitet. Ab Frühling 2015 ist bei den ÖBB die Implementierung eines elektronischen Meldeformulars geplant, das vom Zugbegleiter direkt im System auszufüllen ist und unmittelbar danach an die zuständige Stelle zur Bearbeitung gelangt.

Zu den Fragen 30 bis 32:

- *Gedenken Sie trotz dieser Probleme am 0:0-Betrieb festzuhalten?*
- *Wenn ja, weshalb und wie lässt sich das verantworten?*
- *Wenn nein, innerhalb welchen konkret zu benennenden Zeitraumes soll der 0:0-Betrieb eingestellt werden?*

Vorweg ist anzumerken, dass die Entscheidung über die Einführung eines 0:0-Betriebes in die operative Verantwortung des Eisenbahnunternehmens fällt.

Was die rechtlichen Grundlagen anlangt, wurde zuletzt durch die Novelle der EisbBBV übereinstimmend mit dem Stand der Technik ausdrücklich festgelegt, unter welchen Voraussetzungen ein zugbegleiterloser Betrieb zulässig ist. Zugbegleiterloser Betrieb hat sich seit vielen Jahren – auch international – bewährt (z.B. auch bei Straßen- und U-Bahnen). Ein generelles Verbot des zugbegleiterlosen Betriebes wäre daher sachlich nicht gerechtfertigt. Siehe dazu weiter auch die Antwort zu den Fragen 42 bis 45.

Zu den Fragen 33 bis 37:

- *Ist Ihnen bekannt, dass die Auszahlung von MbO-Prämien als Gehaltsbestandteil von ÖBB-Manager-Gehältern mit der Umsetzung des 0:0-Betriebes in der heutigen Form junktimiert waren?*
- *Welche Mehrkosten entstehen gem. den Berechnungen der ÖBB seit der Einführung des 0:0-Betriebes aus dem Titel „Schwarzfahrer“?*
- *Welche Mehrkosten entstehen gem. den Berechnungen der ÖBB seit der Einführung des 0:0-Betriebes aus dem Titel „Vandalismus“?*
- *Welche Mehrkosten entstehen gem. den Berechnungen der ÖBB seit der Einführung des 0:0-Betriebes aus dem Titel „Mehraufwendungen für Sicherheitspersonal – Mungos“?*
- *Welche Mehrkosten entstehen gem. den Berechnungen der ÖBB seit der Einführung des 0:0-Betriebes aus dem Titel „bestellte Fahrzeugprüfungen durch Triebfahrzeugführer“?*

Unter Bezug auf Artikel 52 B-VG und § 90 GOG des Nationalrates möchte ich klarstellen, dass die in der Anfrage aufgeworfenen Fragen der Gehälter und des Umsatzes bzw. der Kosten in den Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Unternehmensorgane bei den ÖBB, und daher nicht in meine Ingerenz fallen.

Zu den Fragen 38 bis 41:

- *Wie viele Fahrgastraum-Kameras befinden sich im für den 0:0-Betrieb zugelassenen ÖBB-Fahrzeug der Baureihe 5047?*
- *Wie viele Fahrgastraum-Kameras befinden sich im für den 0:0-Betrieb zugelassenen ÖBB-Fahrzeug der Baureihe 5147?*
- *Wie viele Fahrgastraum-Kameras befinden sich im für den 0:0-Betrieb zugelassenen ÖBB-Fahrzeug der Baureihe 4020?*
- *Wie viele Fahrgastraum-Kameras befinden sich in den 0:0-Betrieb zugelassenen ÖBB-Doppelstock-Waggons?*

Hierzu liegen im bmvit selbst keine Angaben vor, da der Einbau von derartigen Kameras eisenbahnrechtlich genehmigungsfrei durchgeführt werden kann und es sich dabei auch um keine anzeigepflichtige Änderung handelt. Genehmigungen wären allenfalls nach anderen Materien einzuholen (z.B. nach dem Datenschutzgesetz).

Wie auch bei Frage 19 angeführt, werden durch die ÖBB Sicherheitskameras in Nahverkehrszügen der Zugserie Talent flächendeckend eingesetzt. Auch der neue Zugtyp Cityjet, der im Nah- und Regionalverkehr beginnend mit 2015 eingesetzt wird, wird mit Kameras ausgestattet sein.

Zu den Fragen 42 bis 45:

- *Warum ist die in den Unfall in Leobendorf involvierte Baureihe 4020 in der Checkliste „Strecken und Fahrzeuge für den zugbegleiterlosen Betrieb“ trotz der bauarttypischen, nach oben gerichteten, hakenförmigen Türgriffe als für den 0:0-Betrieb zugelassen aufgenommen, obwohl die Richtlinie Zugbegleiterloser Betrieb RiLi 751.301 vorschreibt, dass Türtaster oder Griffe so beschaffen sein müssen, dass ein unbeabsichtigtes Hängenbleiben hintangehalten wird? Wie kann es aus Sicht des aufsichtsführenden BMVIT dazu kommen, dass hier eine ÖBB-Richtlinie der anderen zur selben Betriebsregelung diametral widerspricht?*
- *Welchen Sinn macht es aus Sicht des BMVIT, wenn die Richtlinie Zugbegleiterloser Betrieb RiLi 751.301 vorschreibt, dass eine taugliche Türraumüberwachung mit Anzeige geöffnet/geschlossen vorhanden ist, wenn – wie beispielsweise am 4. Februar 2014 passiert, nicht sichergestellt ist, dass sich auch keine eingeklemmten Gegenstände oder Extremitäten zwischen den geschlossenen Türen befinden, worauf erhebliche Personenschäden zu beklagen und eine negative mediale Berichterstattung zu erwarten wäre?*
- *Wie kann es das BMVIT als aufsichtsführende Behörde zulassen bzw. genehmigen, dass*

unter wie vor geschilderten Betriebszuständen die Sicht auf den gesamten Zug durch den Triebfahrzeugführer im 0:0-Betrieb (etwa in Haltestellen im Außenbogen) nicht notwendig sei und die – wie beschrieben – unzureichende Funktion der gelben Türmeldelampe am Führerstand als alleiniges Merkmal einer technisch einwandfreien Abfertigung des Zuges gelten kann?

- *Wer trägt die Verantwortung für derlei widersprüchliche und unzureichende Richtlinien und wer zeichnet konkret politisch sowie fachlich verantwortlich, wenn ein systembedingter Unfall mit Personenschaden in Zusammenhang mit dem 0:0-Betrieb passiert? Oder sucht man den Fehler wieder im Bereich der am Zug noch verbliebenen und völlig überlasteten Mitarbeiter des ausführenden Betriebsdienstes?*

Die angeführten Umstände sind im bmvit Gegenstand eines laufenden Ermittlungsverfahrens zum Einsatz der Baureihe 4020 im zugbegleiterlosen Betrieb, das derzeit noch nicht abgeschlossen wurde.

Grundsätzlich steht die Eisenbahnbehörde auf dem Standpunkt, dass die Form der Innentürgriffe nur dann nicht relevant ist, wenn durch die Türraumüberwachung tatsächlich sichergestellt wird, dass die Türen nicht als geschlossen angezeigt werden, wenn sich noch Personen oder Gegenstände zwischen den sich schließenden Türen befinden. Darüber hinaus ist ein zugbegleiterloser Betrieb nach § 115 Abs. 2 EiszBBV insbesondere nur dann zulässig, sofern die einem Zugbegleiter zukommenden betrieblichen Aufgaben (z.B. die Beobachtung, ob der Fahrgastwechsel abgeschlossen ist) von einem anderen geeigneten Betriebsbediensteten oder von technischen Einrichtungen übernommen werden.

Hinsichtlich der Verantwortlichkeit ist auf § 19 EiszG zu verweisen, wonach vom Eisenbahnunternehmen entsprechende Sicherheitsvorkehrungen zu treffen sind. Ob das Eisenbahnunternehmen diesen Pflichten im Zusammenhang mit dem zugbegleiterlosen Betrieb mit der Baureihe 4020 ausreichend nachkommt, wird derzeit von der Behörde überprüft.

Alois Stöger

Hinweis	Dieses Dokument wurde am 27.01.2015 um 13:02:57+01:00 elektronisch signiert. 2701/AB-XXV-GR - Anfragebeantwortung	
 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Datum	2014-12-23T13:02:57+01:00
	Seriennummer	437268
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH, C=AT	
Signaturwert	BhMw+fftNrhR14peUVIchTEN9tVAQNgMW/UgoFeX/EIGlrSmkVkPeL+BxrQN4LesL iDoF0UeRenE1kzYeboqG6zsDXce8KdkeJs07AZFMg5q9phBVHJvRuysm9QFGuRsln qzri4qxyuSg/CE1dp8b4JeUAvxoUmpkTpzODS7Xlw=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	