



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0074-I/PR3/2015
DVR:0000175

Wien, am 12. Februar 2016

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat und weitere Abgeordnete haben am 14. Dezember 2015 unter der **Nr. 7453/J** an meinen Amtsvorgänger Alois Stöger eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend systematische Sicherheitsprobleme bei den ÖBB und der Unfall am Semmering gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1-12 und 14-20

- Weshalb war Zug 42322 trotz Vertrauensübergabe überladen, weshalb es schließlich zur Zugtrennung kam?
- Wird konkret angedacht – angesichts der Ereignisse von Außerbraz und am Semmering – die Vertrauensübergabe in ihrer derzeitigen Form abzuschaffen?
- Wenn ja, innerhalb welchen Zeitraums?
- Wenn nein, weshalb soll an diesem offensichtlich höchst risikoreichen Abwicklungsmodus festgehalten werden?
- Weshalb wurde nach dem Unfall von Außerbraz an der Vertrauensübergabe festgehalten?
- Welche Stelle ist dafür verantwortlich?
- Weshalb wird die Beladung von Zügen offenkundig nicht kontrolliert?
- Welche Maßnahmen werden Sie setzen, um derartige Überladungen in Zukunft zu verhindern?

- Wie können Sie sich erklären, dass es systematische Wartungsängel im Bereich der Bremsysteme gibt?
- Bei wie vielen Unfällen waren derartige Mängel in den vergangenen fünf Jahren unfallursächlich?
- Wie kann ausgeschlossen werden, dass Ausbildungsmängel in einem kausalen Zusammenhang zum jüngsten Unfall am Semmering stehen?
- Wie kann ausgeschlossen werden, dass Ermüdungserscheinungen besonders in der Schichtzeit des Lokführers vom Abend bis Mittag des Folgetages in einem kausalen Zusammenhang zum Unfall stehen?
- Wie kann unter derartigen Umständen maximale Fahrgast- und Verkehrssicherheit gewährleistet werden?
- Werden Sie auf personelle Änderungen auf Managementebene der verantwortlichen Bereiche drängen?
- Wenn ja, welche Stellen sollen neu besetzt werden?
- Wenn nein, weshalb decken Sie die Gefährdung von Menschenleben und langjähriges wie systematisches Versagen?
- Haben Sie bereits eine Stellungnahme von Christian Kern eingeholt?
- Wenn ja, wann und welchen Inhalt hatte diese?
- Wenn nein, soll er sich nicht verantworten müssen, um seine parteipolitischen Ambitionen nicht zu konterkarieren?

Beruhend auf den Bestimmungen des Art 19 Z 2 der RL 2004/49/EG und dem UUG 2005 wurde durch die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (SUB) eine Sicherheitsuntersuchung eingeleitet. Ziel der Sicherheitsuntersuchung ist, die möglichen Ursachen des Vorfalles festzustellen, um Sicherheitsempfehlungen ausarbeiten zu können, die zur Vermeidung zukünftiger gleichartiger oder ähnlich gelagerter Vorfälle beitragen können.

Diese Untersuchung ist derzeit noch bei der SUB anhängig. Im Rahmen des Untersuchungsberichtes werden sodann die für den Vorfall maßgeblichen Tatsachen und Schlussfolgerungen enthalten sein. So auch die Einzelheiten des Vorfalls, die äußerer für den Vorfall kausalen Umstände, durchgeführte Untersuchungen und deren Ergebnisse oder die Feststellungen zu den möglichen Ursachen des Vorfalls nach Maßgabe des § 4 UUG.

Seriöse Aussagen können somit erst dann getroffen werden, wenn entsprechende Ermittlungsergebnisse der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes zum Unfallhergang und dessen Ursachen vorliegen.

Zu Frage 13:

- Wie viele Unfälle in den vergangenen fünf Jahren passierten in dieser Schichtzeit des Lokführers?

Gemäß den Angaben der ÖBB wurden die Daten seit April 2014 ausgewertet. Danach wurden durch Triebfahrzeugführer in der 13. Stunde einer Schicht 13 Störungen und ein Unfall verursacht. (Zum Vergleich waren es in der dritten Schichtstunde 62 Störungen und 8 Unfälle.)

Mag. Gerald Klug

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Datum	2016-02-12T13:51:34+01:00
	Seriennummer	1536119
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	V9c5rMvvR3GSnM7o9AiZurfCUGtTpQ5knTRoJI/4aUdHgSmTF5Sh3nsQB3T18Ln6rEqoyiFqPEwFAKmq6fT0KMb5MEs5DiuNFFITgLRdmIRV5jC6gbqj4mzTO7Rp/iYTNFfFkMd6YbMgV80Ar7bBYlq9oWcXW5IXjBYEFTysXvUmYlq3L8SflzOnnhCDQOMtajEwPIDxHRIB4Z8j4Xv6J4rFRSwMhEMgQ1opXtUD4iz2hJg/Qk6PfKWdz3BN2JFa0G Gw0p/QDTtbPssH5QuCS43Cwz1KXDk76wQGYVXRao2n3dj7QvPw+eJ1k215nP713t kFDOX4vWI1FCwB0Cg==	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	