



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

An die  
Präsidentin des Nationalrates  
Doris Bures  
Parlament  
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0041-I/PR3/2016  
DVR:0000175

Wien, am 7. November 2016

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Willi, Freundinnen und Freunde haben am 7. September 2016 unter der **Nr. 10134/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Abzug von ZugbegleiterInnen von der ÖBB-Baureihe 4020 zulasten der Sicherheit der Fahrgäste gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Grundsätzlich erlaube ich mir vorweg anzumerken, dass der zugbegleiterlose Betrieb kein Novum darstellt, sondern nach der ursprünglichen Einführung in Güterzügen seit den 1960er Jahren auch im Personenschienenverkehr zunehmend Verwendung findet. Um auch beim zugbegleiterlosen Betrieb die Sicherheit zu gewährleisten, werden durch die EisbBBV für diese Betriebsform entsprechende zusätzliche Regelungen vorgesehen, die sowohl technische als auch betriebliche Vorkehrungen behandeln. Auch für das Verhalten der Fahrgäste finden sich in den Eisenbahnschutzvorschriften (vgl. zB § 6 Abs. 4 Z 2 EisbSV) entsprechende Vorgaben.

Zum zugbegleiterlosen Betrieb mit der Baureihe 4020 wurde im Vorjahr ein Aufsichtsverfahren abgeschlossen. Im ersten Halbjahr 2016 wurde nach einer entsprechenden Mitteilung des betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmens seitens der Obersten Eisenbahnbehörde im Rahmen einer Nachkontrolle überprüft, ob alle Maßnahmen umgesetzt wurden, die sich im

Rahmen des Aufsichtsverfahrens als für die Aufnahme eines durchgehenden zugbegleiterlosen Betriebes als erforderlich gezeigt haben (technische Umrüstung der Fahrzeuge, Evaluierung, Anpassung von betrieblichen Regelwerken). Die hierzu zum Nachweis vorgelegten Unterlagen wurden im Zuge der behördlichen Nachkontrolle mehrfach ergänzt und angepasst. Mit den zuletzt vorgelegten Unterlagen bzw. den Erläuterungen hierzu wurde der Nachweis für die Baureihe 4020 im Hinblick auf die technische Ausrüstung das Vorliegen der rechtlichen Voraussetzungen erbracht. Die Überblickbarkeit des Zuges in einer Station ist in den einschlägigen Verordnungen nicht als Voraussetzung für den zugbegleiterlosen Betrieb vorgesehen.

#### Zu Frage 1:

- *Laut Auskunft des BMVIT (vgl. die Parl. Anfragebeantwortung 2791/AB XXV.GP) „ist ein zugbegleiterloser Betrieb nach § 115 Abs. 2 EisbBBV insbesondere nur dann zulässig, sofern die einem Zugbegleiter zukommenden betrieblichen Aufgaben (zB die Beobachtung, ob der Fahrgastwechsel abgeschlossen ist) von einem anderen geeigneten Betriebsbediensteten oder von technischen Einrichtungen übernommen werden!“.*
- Werden die betrieblichen Aufgaben*
- a) Sicheres Abfertigen der Züge inkl. der Abgabe von Signalen,*
  - b) Beobachtung, ob der Fahrgastwechsel abgeschlossen ist mit dem damit verbundenen Überblicken des Bahnsteigs mit der Feststellung „keine Personen im lichten Raum (gelbe Markierung)“,*
  - c) Feststellen der Überfüllung der Züge,*
  - d) Sicherstellen von freien Fluchtwegen,*
  - e) Laufende und stetige Überprüfung der Sicherheitstechnik (Feuerlöscher, Nothämmer) und Mängelfeststellung (von mangelhaften Haltegriffen bis hin zu defekten Türen, defekte seitenselektive Türsteuerung) während der Fahrt,*
  - f) Leitung bei außergewöhnlichen Ereignissen wie: sichere Räumung und Evakuierung (Sichern der Fahrgäste vor weiteren Zügen, Sichern von Gleisen, Hilfeleistung beim Verlassen), Ortskenntnis der Rettungswege, Verhalten bei Oberleitungsgebrechen und Bränden und das unmittelbar nach dem Eintritt des Ereignisses durch andere Personen als Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter an Bord übernommen?*

Der Umbau der Fahrzeuge der Baureihe 4020 umfasst neben dem Austausch der Türgriffe auch den Einbau von Türfühlerkanten sowie von optischen und akustischen Signalen, die beim Schließvorgang automatisch abgegeben werden. In diesem Sinne können Aufgaben, die bislang durch geeignete Betriebsbedienstete wahrgenommen wurden, von technischen Einrichtungen übernommen werden.

Die Überfüllung eines Zuges hätte Auswirkungen auf den Türschließvorgang und würde so von der Triebfahrzeugführerin bzw. dem Triebfahrzeugführer festgestellt. Die Vorgangsweise bei Überfüllung eines Zuges beim zugbegleiterlosen Betrieb ist durch eine interne Richtlinie festgelegt. Die freizuhaltenden Flächen (der Fluchtweg der Triebfahrzeugführerin/des Triebfahrzeugführers) sind in den Fahrzeugen deutlich gekennzeichnet.

Nach § 106 Abs. 4 Z 4 EisbBBV hat das Eisenbahnunternehmen – unabhängig davon, ob zugbegleiterloser Betrieb oder nicht – vor Abfahrt des Zuges in jener Betriebsstelle in der die Zugfahrt beginnt sicher zu stellen, dass die Schienenfahrzeuge sowie gegebenenfalls deren Beladung keine offensichtlich erkennbaren Mängel aufweisen. Dies umfasst natürlich auch die angesprochenen denkbaren Mängel (Feuerlöscher, Nothämmer, Haltegriffe, Türsteuerung). Eine ständige Überprüfung aller Einrichtungen am Zug ist auch durch eine Zugbegleiterin bzw. einen Zugbegleiter nicht erforderlich bzw. gar nicht möglich.

Zu den Fragen 2, 3, 9 und 10:

- *Das Überblicken des gesamten Bahnsteigs und das Feststellen, ob sich Reisende im Gefahrenbereich befinden, durch andere Personen als ZugbegleiterInnen – insbesondere TriebfahrzeugführerInnen - ist oft nicht möglich (gekrümmter Bahnsteig, Witterung). Eine Beobachtung, ob der Fahrgastwechsel abgeschlossen ist, wird so verhindert. Die Schulung von TriebfahrzeugführerInnen für besondere Anforderungen beim zugbegleiterlosen Betrieb ist daher nicht geeignet, die betrieblichen Aufgaben zu übertragen. Ist der sichere Zugverkehr auch ohne vollständige Überblickbarkeit der Bahnsteige gewährleistet? Wenn ja, warum?*
- *Warum konnten die ÖBB-Bestimmungen über „Sicherheitsrelevante Aufgaben im Zugbegleitedienst“ (CL 751.301-01) dahingehend angepasst werden, dass die Regelung „keine Reisenden in den Türräumen und im lichten Raum (gelbe Markierung)“ ersatzlos gestrichen wurde (CL 751.301-03)?*
- *Hat eine praktische Evaluierung hinsichtlich der „Feststellung der Überfüllung“ von Zügen durch TriebfahrzeugführerInnen stattgefunden? Wenn ja, wann und durch wen? Wenn nein warum nicht?*
- *Hat eine praktische Evaluierung hinsichtlich der „Evakuierung“ von Zügen durch TriebfahrzeugführerInnen stattgefunden? Wenn ja, wann und durch wen? Wenn nein warum nicht?*

Zum Nachweis der Sicherheit des zugbegleiterlosen Betriebes, insbesondere auch ohne Überblickbarkeit des gesamten Bahnsteigs, wurde entsprechend den Vorgaben der CSM-Verordnung (Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 über die gemeinsame Sicherheits-

methode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 352/2009, ABl. Nr. L 121 vom 3.5.2013 S. 8, in der Fassung der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1136 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken, ABl. Nr. L 185 vom 14.07.2015 S. 6) evaluiert, diese Evaluierung von einer unabhängigen akkreditierten Inspektionsstelle überprüft und der Eisenbahnbehörde vorgelegt.

#### Zu Frage 4:

- *Ist die Sicherheit der Reisenden auch bei einer „Zwangsschließung“ der Türen durch TriebfahrzeugführerInnen auch bei nicht vorhandener Überblickbarkeit der Bahnsteige sichergestellt?*

Auch beim sog. „Zwangsschließen“ werden in der Tür eingeklemmte Personen oder Gegenstände von der Türfühlerkante („Einklemmschutz“) erfasst und die Sicherheit wird durch die technische Anfahrsperrung gewährleistet.

#### Zu Frage 5:

- *Ist bei den technischen Minimalanforderungen (§ 115 EisbBBV) eine Novellierung geplant?*

Die behördliche Aufsichtstätigkeit im Zusammenhang mit zugbegleiterlosem Betrieb mit der Baureihe 4020 hat gezeigt, dass bei einigen Bestimmungen seitens des Eisenbahnunternehmens Unklarheit geherrscht hat. Derzeit wird durch eine behördeninterne Arbeitsgruppe unter Heranziehung internationaler Erfahrungen geprüft, inwieweit die Bestimmungen auf Verordnungsebene optimiert werden können. Diese Untersuchungen beschränken sich aber nicht auf die technischen Minimalanforderungen, sondern sollen etwa auch die damit im Zusammenhang stehenden verkehrlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen beleuchten.

#### Zu Fragen 6 und 7:

- *Sind der sichere Zugverkehr, die Sicherheit der Reisenden und die unmittelbare Hilfe auch ohne Personal im Zug (insbesondere: ohne ZugbegleiterInnen) bei schwerwiegenden außergewöhnlichen Ereignissen (Entgleisungen, Eisenbahnkreuzungsunfälle, Brände, Oberleitungsgebrechen, Stillstand des Zuges im Tunnel usw.) gewährleistet?*
- *Teilen Sie die Einschätzung, dass*

- a) *TriebfahrzeugführerInnen nicht in der Lage sind, diese Aufgaben zu übernehmen, da sie mit anderen Tätigkeiten (u.a. Sichern des Fahrzeugs, Kommunikation mit der Betriebsstelle usw.) ausgelastet sind und dass daher*
- b) *die Schulung von Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführern für besondere Anforderungen beim zugbegleiterlosen Betrieb nicht geeignet ist, die betrieblichen Aufgaben auf sie zu übertragen?*

Derzeit ist (bei Haupt- und Nebenbahnen) kein fahrerloser Regelbetrieb vorgesehen, sodass auch in absehbarer Zukunft grundsätzlich eine Triebfahrzeugführerin bzw. ein Triebfahrzeugführer als Personal am Zug vorhanden sein wird. Nach § 5 Abs. 7 EiseBBV ist das Eisenbahnunternehmen dazu verpflichtet, durch betriebliche Vorkehrungen dafür zu sorgen, dass bei Unfällen und Bränden unverzüglich Hilfe geleistet wird und Betriebsstörungen zügig beseitigt werden. Diese betrieblichen Vorkehrungen müssen neben den Betriebs- und Verkehrsverhältnissen auch auf die vorhandenen technischen Einrichtungen (zB Fahrgastnotsprechstelle, Innen- und Außenbeschallungsanlagen) abgestimmt sein. Es trifft insbesondere auch nicht zu, dass eine Zugbegleiterin bzw. ein Zugbegleiter allein die angeführten Katastrophenszenarien beherrschen könnte.

Grundsätzlich sehen die einschlägigen Notfallkonzepte nach Möglichkeit ein Durchfahren von für die Zugräumung ungünstigen Bereichen und das Anfahren einer Haltestelle vor, damit die Fahrgäste und Mitarbeiter rasch und sicher das Fahrzeug verlassen können. Die Räumung des Zuges ist aber für den nicht auszuschließenden Fall, dass ein Stehenbleiben auf offener Strecke unvermeidlich wird, immer – auch nach den unionsrechtlichen Vorgaben – ein wesentlicher Bestandteil der TriebfahrzeugführerInnenausbildung. In diesem Zusammenhang darf auch auf die in der Frage 1 angeführte parlamentarische Anfragebeantwortung 2791/AB XXV.GP zu den Fragen 8 bis 13 verwiesen werden.

#### Zu Frage 8:

- *Wie lange dürfen Reisende maximal auf Hilfe warten? Gibt es dafür klare Regelungen, die über betriebsinterne Bestimmungen hinausgehen?*

Rettungswesen und feuerpolizeiliche Regelungen fallen in die Kompetenz der Länder, wobei die Landesgesetze in der Regel keine unter allen Umständen einzuhaltenden Mindestfristen bis zum Eintreffen der Einsatzorganisationen nach einer Alarmierung festlegen. Die im Sinne des § 5 Abs. 7 EiseBBV zu erlassenden betriebsinternen Bestimmungen stellen sohin Maßnahmen dar, mit denen über die allgemeinen Sicherheitsstandards hinausgegangen wird.

Zu den Fragen 11 bis 13:

- *ZugbegleiterInnen sind für den Komfort der Reisenden wichtig, so steigern sie nachweislich die Attraktivität des umweltfreundlichen Verkehrsmittels und verbessern selbst bei älteren Garnituren die Barrierefreiheit. ZugbegleiterInnen sind weiters für die Sicherheit der Reisenden und die öffentliche Sicherheit unerlässlich. Die Republik Österreich bestellt Leistungen bei Eisenbahnverkehrsunternehmen. Diese erfolgen zugscharf, es ist daher bekannt, welche Leistungen mit welchen Fahrzeugen angeboten (und bestellt) werden. Warum umfassen die Leistungsbestellungen des Bundes nicht im Interesse der Sicherheit und des Komforts der Fahrgäste stets ZugbegleiterInnen?*
- *Wie hoch wird der Verdienstausschlag per Geschäftsjahr infolge fehlender ZugbegleiterInnen und daher lückenhafter Fahrkartenkontrolle bei der ÖBB-PVAG veranschlagt?*
- *Wie hoch werden die Kosten durch Vandalismus in den Fahrzeugen per Geschäftsjahr infolge fehlender ZugbegleiterInnen bei der ÖBB-PV-AG veranschlagt?*

Wie korrekt angemerkt wurde, werden die Leistungen des Bundes zugscharf mit definierten Kriterien bestellt und leistungsabhängig abgegolten. Hinsichtlich des Personals am Zug ist einerseits zwischen betrieblich notwendigem und dementsprechend geschultem ZugbegleiterInnen-Personal und andererseits Servicepersonal, welches ausschließlich für Security- und/oder Kundenbelange zur Verfügung steht, zu unterscheiden. Sämtliche Leistungen, welche betrieblicher ZugbegleiterInnen bedürfen, sind vorschriftsmäßig stets mit ZugbegleiterInnen bestellt. Darüber hinaus sollte eine möglichst hohe Flexibilität und Effektivität im Einsatz von Personal am Zug gewährleistet werden.

Die Fragen hinsichtlich der Einnahmen- und Kostenstruktur fallen in den selbständigen Wirkungsbereich der jeweiligen Unternehmensorgane der ÖBB und somit nicht in meine Ingerenz, wobei es im Interesse des Unternehmens selbst liegt, ein der Wirtschaftlichkeit und dem Kundennutzen angemessenes Niveau an eingesetztem Zugpersonal sicherzustellen.

Mag. Jörg Leichtfried

