

ANFRAGE

des Abgeordneten Dipl.-Ing. Gerhard Deimek
und weiterer Abgeordneter
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend den Unfall in Leobendorf und den 0:0-Betrieb bei der ÖBB

Am 4. September 2014 ereignete sich in Leobendorf ein schwerer Verkehrsunfall. Eine Schnellbahn rammte einen Lastkraftwagen, der sich trotz Schrankenanlage auf den Gleisen befand. Der LKW wurde durch die Wucht der am Unfall beteiligten Schnellbahngarnitur vom Steuerwagen in den Bahnsteigbereich der ÖBB Haltestelle Leobendorf geschoben und begann zu brennen. Der voraus fahrende Steuerwagen der Schnellbahngarnitur wurde durch die Flammen massiv beschädigt. Der Feuerwehr-Pressesprecher gab in einem Interview am 4. September 2014 auf Radion NÖ an, dass das Übergreifen des Feuers auf die ÖBB-Fahrzeuge lediglich durch das schnelle Eintreffen der Hilfskräfte verhindert werden konnte und eine Frage von Minuten war. Das Feuer musste mit massivem Einsatz von Löschschaum bekämpft werden, da die Oberleitung – wie schon in den bisherigen ÖBB-Unfällen der letzten Jahre – wieder nicht rechtzeitig abgeschaltet wurde und daher nicht vor Beginn des Lösch- und Rettungseinsatzes geerdet werden konnte. Die Hilfsmaßnahmen wurden dadurch neuerlich verzögert und beeinträchtigt. Drei Passagiere wurden in Leobendorf verletzt.

Schon am 3. September 2014 kam es ebenfalls zu einem Unfall mit Personenschaden. In der Station Wien-Hetzendorf lag ein älterer Mann auf dem Bahnsteig. Der Triebfahrzeugführer bemerkte dies zum Glück rechtzeitig. Die Person hatte – um den Schließmechanismus der Türen bei der Abfahrt zu blockieren und den Zug an der Abfahrt zu hindern – eine Hand mit einem Stock in die Tür gehalten und kam durch die schließenden Türen sowie das Anfahren des Zuges zu Sturz.

Im Zeitraum 2012 bis 2014 kam es zumindest zu zwei Brandereignissen in Zügen, eines hiervon auf der Wiener Schnellbahn-Strecke, die teilweise – wie die ehemalige Standseilbahn in Kaprun – auch in Tunneln verkehrt und auch leicht in Vollbrand geraten kann:

Im April 2012 wurde ein Schwarzfahrer ertappt und es wurde ihm eine Geldstrafe auferlegt. Nachdem sich die Kontrollorgane entfernt hatten, zündete der Schwarzfahrer im Obergeschoß eines Doppelstock-Waggons aus Rache an der ÖBB einen Berg aus Gratiszeitungen an, bevor er ausstieg. Der Brand konnte von einem anwesenden Zugbegleiter entdeckt und gerade noch gelöscht werden. Die schriftliche Papiermeldung des Zugbegleiters über diesen Vorfall verschwand – wie viele andere Zugbegleiter-Meldungen – auf wundersame Weise auf ihrem Weg Richtung ÖBB-Management.

Am 3. Jänner 2014 meldete der Triebfahrzeugführer des Zuges 24634, dass in der Haltestelle Seyring mehrere Fahrgäste am Bahnsteig winkten und eine Tür blockierten. Da der allein am Zug befindliche Triebfahrzeugführer das Winken nicht auf sich, sondern auf andere Reisende in seinem toten Winkel bezog, schloss er die Türen und setzte die Fahrt fort. In Obersdorf kam eine Reisende zum

Triebfahrzeugführer und berichtete, dass das WC des SB-Zwischenwagens 7020.208 gebrannt hat und dass mehrere Fahrgäste (!) das Feuer gelöscht haben. Die Schnellbahngarnitur war gem. Triebfahrzeugführer-Meldung ohne Feuerlöscher unterwegs. Im unbesetzten (ferngesteuerten) Bahnhof Wolkersdorf begutachtete der Triebfahrzeugführer den Schaden und stellte fest, dass der Zwischenwagen voller Rauch war und im Waschbecken des WC's abgebrannte Zündhölzer und verschmorte Plastikteile lagen.

Am 4. Februar 2014 wollte in der ÖBB-Hst. Gemeinlebarn eine junge Frau mit einem ca. 3-jährigen Kind und einem Baby, das in einem Buggy angegurtet war, beim letzten Einstieg zusteigen. Zuerst öffnete sie die Tür und hob das ältere Kind in den Fahrgastraum. Dann drehte sie sich um, nahm den Buggy und wollte in ebenfalls hineinheben. Daraufhin schlossen sich die Türen durch die automatische Zeitschaltuhr selbsttätig. Ein Rad des Buggys befand sich schon im Fahrgastraum, wurde von den geschlossenen Türen festgehalten. Die Beinstütze des Buggys hatte einen zu geringen Durchmesser, sodass die Druckleiste der sich schließenden Tür nicht ansprach und diese – wie im Notfall vorgesehen - nochmals geöffnet hätte. Die Frau geriet in Panik und zog wie wild an dem Buggy, doch die Tür blieb fest verschlossen. Zu diesem Zeitpunkt, so der Triebfahrzeugführer, war die gelbe Meldelampe, die dem Triebfahrzeugführer eine nicht ganz geschlossene Tür anzeigen sollte, verloschen. Als der Triebfahrzeugführer die Situation erkannte, gab er die Türen nochmals frei. Wäre dieser Vorfall, z.B. in der Hst Spittelau passiert, die in einem Außenbogen liegt und in der der Triebfahrzeugführer überhaupt keine Sicht auf die Türen hat, hätte er diesen Vorfall nicht bemerkt, die Türen verriegelt und wäre mit eingeklemmtem Buggy weiter gefahren. Die die vom BMVIT genehmigten ÖBB-Vorschriften zum zugbegleiterlosen (0:0-)Betrieb decken diese Vorgehensweise, zumal sich der Triebfahrzeugführer ohne Sicht auf die Türen seines Zuges auf diese eine Meldelampe verlassen darf!

Die genannten und die vielen - aus Platzgründen hier nicht zu nennenden Unfälle - spielten sich im so genannten Null zu Null (0:0-)Betrieb ab, der nicht nur von Experten und Mitarbeitern heftig kritisiert wird, zumal die ÖBB-Nahverkehrszüge aus Einsparungsgründen mittlerweile seit Jahren ohne Zugbegleiter unterwegs sind. Wie die Fachzeitschrift „Eisenbahn Österreich“ ausführlich berichtet, übermittelte ein ÖBB-Triebfahrzeugführer des Produktionsstandortes Wien-Matzleinsdorf/Hauptbahnhof bereits am 7.11.2011 (!) ein mehrseitiges Gutachten mit detaillierter Bezugnahme auf die einzelnen ÖBB-Vorschriften an die Geschäftsführer der Produktions-Ges.m.b.H., an das Verkehrs-Arbeitsinspektorat (VAI) des BMVIT, an den Zentralbetriebsrat der ÖBB sowie auch an den Generaldirektor der ÖBB. In diesem Schreiben deckt er betriebsintern die eklatanten Sicherheitsmängel, die unzureichenden Ausrüstungsmerkmale der Fahrzeuge und die nicht erfolgten Sicherheits-Schulungen der Triebfahrzeugführer im Zugbegleiterlosen ÖBB-Betrieb auf und zitiert aus den vom BMVIT genehmigten, für den 0:0-Betrieb einschlägigen ÖBB-Vorschriften.

Zwei Tage später, am 9.11.2011, wurde dieser Triebfahrzeugführer aufgrund seines Schreibens an seine Vorgesetzten von einem Betriebsleiterbeauftragten der ÖBB vom Dienst suspendiert. Begründung: Der Triebfahrzeugführer habe nach der Meinung der ÖBB-Führung „...eine teilweise Unkenntnis von Betriebsvorschriften...“ und habe daher ein „Mitarbeitergespräch mit seinem Vorgesetzten“ sowie eine „Wiederholungsprüfung“ als Triebfahrzeugführer abzulegen.

In weiterer Folge haben auch die Gewerkschaft „vida“ und die Politik mehrmals auf dieses Problemfeld hingewiesen. Sollte im Zuge eines Zusammenstoßes der Triebfahrzeugführer verletzt werden – wie auch im Gutachten des Triebfahrzeugführers angeführt –, befindet sich niemand mehr im Zug, der im Stande ist, die Evakuierung von Fahrgästen ordnungsgemäß abzuwickeln. Ebenso verhält es sich mit der lebensnotwendigen Abschaltung und Erdung der unter 15.000 Volt stehenden ÖBB-Fahrleitung, damit rasche Rettungsmaßnahmen an der Unfallstelle begonnen werden können.

Der letztgenannte Unfall, sowie jener in der Hst. Wien-Hetzendorf hätte im Beisein eines Zugbegleiters wohl ebenfalls verhindert werden können, da die Zugbegleiter für die Abfertigung des Zuges und damit auch für das korrekte Schließen der Türen und die Sicherheit der Reisenden verantwortlich sind. Aus Rationalisierungsgründen und kurzsichtigem „Cost-Cutting“ auf Personalebene im ausführenden Betriebsdienst werden jedoch sowohl Fahrdienstleiter als auch Zugbegleiter (auch als Zugführer oder Zugchef bezeichnet) eingespart, wodurch Personenzüge mit mehreren hundert Reisenden kilometerlang völlig alleine auf sich gestellt unterwegs sind, da der einzige am Zug verbliebene Mitarbeiter, der Triebfahrzeugführer, mit dem Führen des Zuges beschäftigt ist.

Mit 1. Juni 2012 begannen die der Kontrolle des BMVIT unterstehenden ÖBB auf der Westbahn zwischen Wien und St. Valentin, und der Franz-Josefs-Bahn von Wien nach Gmünd und auf der Strecke von Absdorf-Hippersdorf nach Krems mit der schaffnerlosen Führung von Doppelstock-Zügen, die weit über 500 Reisende fassen. Im Falle eines Unfalles steht diesen Reisenden somit nur EIN ÖBB-Mitarbeiter, der Triebfahrzeugführer, zur Verfügung.

Bei Einführung des 0:0-Probebetriebes – so eine interne ÖBB-Anweisung – blieb ein Zugbegleiter „als Rückfallsebene“ am Zug. Er sollte damit „bei unerwarteten bzw. außergewöhnlichen Ereignissen dem Triebfahrzeugführer unterstützend zur Verfügung stehen“, heißt es in der Anweisung. Die ÖBB ist sich somit des Problems der „unerwarteten bzw. außergewöhnlichen Ereignissen“ durchaus bewusst und dem Management ist klar, wie wichtig es ist, dass dem Triebfahrzeugführer in diesem Falle ein Zugbegleiter (Zitat) „unterstützend zur Verfügung“ steht. Trotzdem wurde der unsichere 0:0-Betrieb weiter vorangetrieben.

Schon damals hagelte es heftige Kritik seitens der Belegschaft und der Gewerkschaft. So sei etwa eine Evakuierung der Fahrgäste im Ernstfall mit nur einem Lokführer ein Problem. Sogar das bislang im Verkehrsministerium angesiedelte Verkehrsarbeitsinspektorat nahm deswegen Ermittlungen auf. Die Ergebnisse dieser Ermittlungen sind nicht bekannt.

In den schaffnerlosen Doppelstock- und Schnellbahngarnituren besteht die Möglichkeit, über Notrufeinrichtungen schnell und direkt mit dem Triebfahrzeugführer in Kontakt zu treten. Genau diese Notrufeinrichtungen sind jedoch gem. der Betriebsstörmeldungen der Triebfahrzeugführer außerordentlich oft defekt, wodurch Garnituren zugbegleiterlos nicht in Verkehr gesetzt werden können.

Zusätzlich schafft der neue GSMR-Zugfunk Probleme, die im Analogfunk nicht auftraten: Die neuen Funkgeräte funktionieren oft wegen Funklöchern nicht, die Verbindung zum zuständigen Fahrdienstleiter klappt nicht, stattdessen ertönt im

Wiener Bereich eine Tonbandstimme, die auf Kurzwahlen hinweist, die in einem gesonderten Verzeichnis zu finden sind. Der funktechnische Aufbau der GSMR Notrufe des ist derart kompliziert, dass sie im Ernstfall unter Stress und Panik in der Praxis eines Notfalls durchaus als nicht brauchbar angesehen werden kann.

In diesem Zusammenhang richten die unterfertigten Abgeordneten an den über die Schienenbahnen aufsichtsführenden Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

ANFRAGE

1. Erstattet die ÖBB dem BMVIT regelmäßig Bericht über festgestellte Sicherheitsmängel im 0:0-Betrieb und deren Behebung?
2. Wer überwacht die sicherheitsrelevante Umsetzung und die Gewährleistung der Öffentlichen Sicherheit bei „Cost-Cutting-Programmen“ bei den ÖBB?
3. Wie viele elektronisch erfasste Meldungen von Triebfahrzeugführern über untaugliche 0:0 Bedingungen wurden seit dem November 2011 verfasst?
4. Wie oft mussten daraufhin Zugbegleiter in den Dienst gestellt werden, um diese Züge überhaupt verkehren lassen zu können?
5. Sieht das BMVIT als Aufsichtsbehörde und Vertreterin der Mehrheitseigentümerin der ÖBB hier Handlungsbedarf?
6. 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?
7. Wie hoch ist die vom BMVIT geschätzte Dunkelziffer hierzu?
8. Welche konkreten, praktischen Sicherheitsschulungen haben Triebfahrzeugführer betreffs des 0:0 Betriebes erhalten?
9. In welchen Abständen finden Evakuierungs- und Feuerlösch-Übungen der Triebfahrzeugführer statt?
10. 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?
11. 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?
12. Existiert eine Berichtspflicht über die Durchführung von Sicherheitsschulungen der Triebfahrzeugführer an das BMVIT bzw. an das VAI?
13. Welche praktischen Schulungen haben Triebfahrzeugführer hinsichtlich Aggression und Angriff auf ÖBB-Mitarbeiter durch Reisende bzw. hinsichtlich Deeskalation erhalten?
14. Warum sind ÖBB-Triebfahrzeugführer noch immer nicht als Eisenbahnufsichtsorgane gem. § 30 Eisenbahngesetz 1957 i.d.g.F. geschult und vereidigt?
15. Gemäß § 47b (1) Eisenbahngesetz 1957 haben Bahnbenützende den dienstlichen Anordnungen der Eisenbahnufsichtsorgane (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?

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?
17. 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?
18. Dürfen Triebfahrzeugführer Personen festnehmen, die sie bei einer Zu widerhandlung 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), BGBI. Nr. 52, vorliegen, aber kein Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes einschreiten kann?
19. Wie sorgt die ÖBB nach Ansicht des BMVIT für die Sicherheit von Reisenden und Personal hinsichtlich der nach Heftigkeit gemessenen, enorm steigenden, tödlichen Übergriffe?
20. Darf ein Triebfahrzeugführer im 0:0-Betrieb Reisende von der Fahrt ausschließen, wenn sich diese den Beförderungsbestimmungen (s.o.) widersetzen?
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?
22. 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?
23. 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?
24. In wie vielen Unfällen waren im 0:0-Betrieb eingesetzte Triebfahrzeugführer seit November 2011 beteiligt?
25. In wie vielen Fällen wurden im 0:0-Betrieb eingesetzte Triebfahrzeugführer seit November 2011 bei Unfällen verletzt?
26. 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 eingesetzte Triebfahrzeugführer aus eisenbahnrechtlicher Sicht zu halten, obwohl § 47b EisbG festlegt, dass Bahnbenützende 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 Triebfahrzeugführer nicht das

- Schienenfahrzeug unerlaubt verlassen und am Gleis entlang in die nächste Station gehen, um sich dort eine Weiterfahrgelegenheit u organisieren?
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 ein sicherheitskonforme Kommunikation mit diesem System im Ernstfall zu gewährleisten?
 28. Was versteht das BMVIT unter „GSMR-Rückfallebene“ und wie ist sicher gestellt, dass diese auch in allen ÖBB-Tunnels (Semmering, etc.!) funktioniert?
 29. Wie ist sicher gestellt, dass auf Papier erstellte Zugbegleiter-Meldungen auf ihrem Weg zur bearbeitenden Stelle nicht verschwinden?
 30. Gedenken Sie trotz dieser Probleme am 0:0-Betrieb festzuhalten?
 31. Wenn ja, weshalb und wie lässt sich das verantworten?
 32. Wenn nein, innerhalb welchen konkret zu benennenden Zeitraumes soll der 0:0-Betrieb eingestellt werden?
 33. 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?
 34. Welche Mehrkosten entstehen gem. den Berechnungen der ÖBB seit der Einführung des 0:0 Betriebes aus dem Titel „Schwarzfahrer“?
 35. Welche Mehrkosten entstehen gem. den Berechnungen der ÖBB seit der Einführung des 0:0 Betriebes aus dem Titel „Vandalismus“?
 36. Welche Mehrkosten entstehen gem. den Berechnungen der ÖBB seit der Einführung des 0:0 Betriebes aus dem Titel „Mehraufwendungen für Sicherheitspersonal – Mungos“?
 37. Welche Mehrkosten entstehen gem. den Berechnungen der ÖBB seit der Einführung des 0:0 Betriebes aus dem Titel „bestellte Fahrzeugprüfungen durch Triebfahrzeugführer“?
 38. Wie viele Fahrgastraum-Kameras befinden sich im für den 0:0-Betrieb zugelassenen ÖBB-Fahrzeug der Baureihe 5047?
 39. Wie viele Fahrgastraum-Kameras befinden sich im für den 0:0-Betrieb zugelassenen ÖBB-Fahrzeug der Baureihe 5147?
 40. Wie viele Fahrgastraum-Kameras befinden sich im für den 0:0-Betrieb zugelassenen ÖBB-Fahrzeug der Baureihe 4020?
 41. Wie viele Fahrgastraum-Kameras befinden sich in den 0:0-Betrieb zugelassenen ÖBB-Doppelstock-Waggons?
 42. Warum ist die in den Unfall in Leobersdorf 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?
 43. 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?

44. 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?
45. 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?

Odwz kk

herrn Raus

W. Romm

St

St