

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 W i e n

Geschäftszahl: BMVIT-10.000/0025-I/PR3/2018

21. November 2018

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Hoyos-Trauttmansdorff, Kolleginnen und Kollegen haben am 26. September 2018 unter der **Nr. 1771/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Ursache des Zugunglücks in Kritzendorf 2017 gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Im Allgemeinen

Vorweg ist festzuhalten, dass durch das Unfalluntersuchungsgesetz 2005 in Umsetzung entsprechender unionsrechtlicher Bestimmungen zur Untersuchung von Unfällen die unabhängige Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes eingerichtet wurde. Von dieser wurde zum gegenständlichen Vorfall eine Sicherheitsuntersuchung eingeleitet, welche aber noch nicht abgeschlossen ist. Nach Abschluss des Stellungnahmeverfahrens wird der offizielle Untersuchungsbericht veröffentlicht.

Unabhängig von der unabhängigen Untersuchung durch die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes sind auch die am Unfall beteiligten Eisenbahnunternehmen (ÖBB-Personenverkehr AG und ÖBB-Infrastruktur AG) nach dem Eisenbahngesetz 1957 verpflichtet, Unfälle zu untersuchen und auszuwerten und die notwendigen Vorbeugemaßnahmen zu ergreifen. Eine Pflicht zur Veröffentlichung der internen Ermittlungen durch die Eisenbahnunternehmen besteht nicht.

Ohne die Ergebnisse dieser laufenden Untersuchungen vorweg zu nehmen, wurde seitens der Obersten Eisenbahnbehörde ein Ermittlungsverfahren eingeleitet, ob die von den Eisenbahnunternehmen ergriffenen Vorbeugungsmaßnahmen gegen unerlaubte Signalüberfahrungen als ausreichend angesehen werden können. Aufgrund der ersten Erkenntnisse wurde die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft im Juli dazu aufgefordert, mehrere zusätzliche Maß-

nahmen – darunter etwa auch die beschleunigte Umrüstung des Schienennetzes mit dem Zugsicherungssystem ETCS (European Train Control System) – zu prüfen und der Obersten Eisenbahnbehörde bis 30. November 2018 hierüber zu berichten.

Zu Frage 1:

- *Liegt Ihnen ein detaillierter Bericht der ÖBB zu diesem Unfall in Kitzendorf vor und wenn ja, was ist die Ursache des Unfalls?*

Die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft hat der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes am 6. Februar 2018 lediglich einen Zwischenbericht übermittelt. Es wurde mitgeteilt, dass der endgültige Untersuchungsbericht voraussichtlich Ende November 2018 vorliegen wird.

Zu Frage 2:

- *Wie hoch ist der entstandene Sachschaden zu beziffern?*

Nach Auskunft der ÖBB wird der Gesamtschaden auf ca. € 6,8 Mio. geschätzt. Eine Endabrechnung zum Unfall gibt es noch nicht.

Zu Frage 3:

- *In welcher Form entschädigt die ÖBB die Verletzten dieses Unglücks?*

Die ÖBB hat mitgeteilt, dass sämtliche aufgrund des Unfalles in Kitzendorf geschädigten Personen durch die ÖBB-Personenverkehr AG mittels Schreiben kontaktiert und über die Vorgangsweise bei der Schadensabwicklung über die Betriebshaftpflichtversicherung informiert wurden. Bisher haben 14 Personen ihre Ansprüche aus dem Schadensfall gestellt und bislang wurden insgesamt € 41.827,27 ausgezahlt.

Zu Frage 4:

- *Inoffiziell kolportiert wurde, dass der Cityjet vor dem Zusammenstoß drei Haltesignale übersehen habe. Können Sie das aufgrund der Ihnen vorliegenden Informationen bestätigen?*

Sowohl die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes als auch die ÖBB haben mitgeteilt, dass das Schutzsignal „SCH4“ unerlaubt überfahren wurde.

Zu den Fragen 5 und 6:

- *Der neue Cityjet hat keinen Zugbegleiter mehr an Bord, der Triebfahrzeugführer ist eingerverantwortlich und das Vier-Augen-Prinzip abgeschafft. Halten Sie angesichts mehrerer Unglücke mit diesem Modell (so auch in Niklasdorf) den Cityjet weiterhin für ausreichend sicher?*
- *Seitens der vida-Lokführerplattform hieß es im Kurier: "Die physische und psychische Belastung wurde mit steigendem Kostendruck und zunehmender Digitalisierung immer höher."*

her. Nicht nur bei der Überfrachtung der Lokführer mit Zusatztätigkeiten wurde schon längst weit über das Ziel hinausgeschossen." (<https://kurier.at/chronik/oesterreich/zweischiere-bahnunfaelle-gleiche-ursache/310.895.320>). Sehen Sie hier Handlungsbedarf und wenn ja, welche Maßnahmen bereiten Sie hier vor?

Die Sicherheitsuntersuchung hat gemäß Anhang V der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft auch die Schnittstellen zwischen Mensch, Maschine und Organisation, insbesondere auch medizinische und persönliche Faktoren, die das Ereignis beeinflusst haben, einschließlich Stress physischer oder psychischer Natur, zum Inhalt. Es gilt hier nach Abschluss der Ermittlungen aus den dann vorliegenden Fakten die entsprechenden Schlussfolgerungen zu ziehen.

Anlassunabhängig sind nach den Bestimmungen des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes Arbeitsplätze zu evaluieren. Nach Auskunft der ÖBB wird daher bei der Einführung neuer Arbeitsmittel stets eine Evaluierung durch die Sicherheitsfachkräfte, Arbeitsmediziner und Arbeitsmedizinerinnen durchgeführt, im Bedarfsfall werden Arbeitspsychologen und Arbeitspsychologinnen beigezogen. Die Arbeitsplätze der Triebfahrzeugführer und Triebfahrzeugführerinnen wurden demnach zuletzt 2017 evaluiert. Die erarbeiteten Maßnahmen werden laufend umgesetzt.

Zu Frage 7:

- Könnte der zügige Ausbau des automatischen Zugleitsystems ETCS hier Abhilfe schaffen und liegen diesbezüglich Pläne im BMVIT vor?

An einem zügigen Ausbau von ETCS wird laufend gearbeitet, weshalb von einem Rückgang risikorelevanter Ereignisse ausgegangen werden kann.

Zu Frage 8:

- Fehlt es den ÖBB auch an Personal bei den Ermittlerteams und wie erklären Sie sich die sehr langen Ermittlungen nach Zugunfällen?

Nach Auskunft der ÖBB-Infrastruktur AG besteht aus heutiger Sicht kein Personalmangel. Untersuchungen nach Unfällen sind abhängig vom Sachverhalt, Auswertung von Systemen, Befundungen, Fahrdaten, Befragungen und ggf. Gutachten. Da es sich bei Untersuchungen in der Regel um einen iterativen Prozess handelt, ist die Dauer der notwendigen Ermittlungen nicht von vornherein absehbar. Erst nach Vorliegen der erforderlichen Unterlagen kann eine Beurteilung vorgenommen werden.

Zu Frage 9:

- Es wird berichtet, dass europaweit das Überfahren von Signalen zunimmt. Gibt es hier europaweite Zusammenarbeit Ihres Ressorts mit Verantwortlichen anderer Länder um diesen Trend wieder umzukehren?

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes arbeitet auf internationaler Ebene über das NIB-Netzwerk (National Investigation Bodies) regelmäßig und anlassbezogen mit den Untersuchungsstellen anderer Mitgliedstaaten zusammen.

Unter Mitwirkung von Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen der Obersten Eisenbahnbehörde finden auf europäischer Ebene Arbeitsgruppen und Workshops (wie z.B. „Safety Performance Workshops“) statt, in denen Maßnahmen zur Verbesserung der Eisenbahnsicherheit erarbeitet werden.

Ing. Norbert Hofer

