
7218/AB XXIV. GP

Eingelangt am 23.02.2011

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
A-1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0084-I/PR3/2010
DVR:0000175

Wien, am . Februar 2011

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr.ⁱⁿ Moser, Freundinnen und Freunde haben am 22. Dezember 2010 unter der **Nr. 7240/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend ganz offensichtlich unzureichende Sicherheitsstandards in der Straßenbahnverordnung gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 7:

- *Welche Erhebungen zu welchen Ereignissen hat die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes in den Jahren 2008, 2009 und 2010 bei den Wiener Linien durchgeführt?*
- *Im Rahmen dieser Erhebungen und Untersuchungen:*
 - a) *Welche konkreten Ereignisse bei den Wiener Linien hat die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes in dieser Zeit untersucht?*
 - b) *Welche konkreten Ergebnisse hat die Unfalluntersuchungsstelle bei diesen Ereignissen ermittelt?*
 - c) *Welche konkreten Empfehlungen hat die Unfalluntersuchungsstelle anlässlich dieser Ereignisse ausgesprochen?*
 - d) *Welche konkreten Maßnahmen wurden aufgrund der Empfehlungen der Unfalluntersuchungsstelle von der Oberbehörde in Ihrem Ministerium eingeleitet?*
- *§ 45 Absatz 3 Straßenbahnverordnung verlangt: für die Verwendung von kraftbetätigten Türen müssen Einrichtungen vorhanden sein, die verhindern, dass ein- oder aussteigende Personen von sich schließenden Türblättern durch Einklemmen verletzt werden. Nach einer derartigen Unfallserie kann wohl nicht ruhigen Gewissen davon ausgegangen werden, dass die bestehenden Sicherheitsvorschriften über den Einklemmschutz der Fahrgäste ausreichen und dass die Aufsicht über die Einhaltung dieser Sicherheitsbestimmung ausreichend ist.*
 - a) *Was hat die Oberbehörde in Ihrem Ministerium seit dem Beginn der Unfallserie mit den Straßenbahn- und U-Bahntüren konkret unternommen?*

- b) Welche Sicherheitsempfehlungen hat die Unfalluntersuchungsstelle in diesem Fall konkret gegeben?
- c) Was hat die Oberbehörde in Ihrem Ministerium seit dem Beginn der Unfallserie mit den Straßenbahn- und U-Bahntüren konkret unternommen?
- d) Wurde bereits überprüft, ob die Sicherheitsvorschrift des § 45 Absatz 3 Straßenbahnverordnung ausreicht?
- e) Was hat die Überprüfung des § 45 Absatz 3 Straßenbahnverordnung konkret ergeben?
- f) Wurde bereits überprüft, ob die Aufsicht durch die zuständige Unterbehörde (Landeshauptmann) ausreichend im Rahmen der Unfallserie durchgeführt wurde?
- g) Was hat diese Überprüfung konkret ergeben?
- § 61 Absatz 3 Straßenbahnverordnung verlangt: Inspektionen von Fahrzeugen sind planmäßig wiederkehrend nach acht Jahren durchzuführen. Nach einer derartigen Unfallserie mit Straßenbahn- und U-Bahntüren kann wohl nicht ruhigen Gewissens davon ausgegangen werden, dass jahrelange Intervalle für die Überprüfung von Fahrzeugen auch nur annähernd ausreichen.
- a) Was hat die Unfalluntersuchungsstelle dazu konkret festgestellt?
- b) Welche Sicherheitsempfehlungen hat die Unfalluntersuchungsstelle in diesem Fall konkret gegeben?
- c) Wurde bereits überprüft, ob die Sicherheitsvorschrift des § 61 Absatz 3 Straßenbahnverordnung ausreicht?
- d) Was hat die Überprüfung des § 61 Absatz 3 Straßenbahnverordnung konkret ergeben?
- e) Wurde bereits überprüft, ob die Aufsicht durch die zuständige Unterbehörde (Landeshauptmann) im Rahmen der Unfallserie ausreichend durchgeführt wurde?
- f) Was hat diese Überprüfung konkret ergeben?
- g) Welche Informationen haben Sie bei der zuständigen Unterbehörde eingeholt?
- h) Welche konkreten Ergebnisse sind aus den eingeholten Informationen ableitbar?
- § 21 Absatz 2 Straßenbahnverordnung legt fest: Fahrwege gelten nur dann als gesichert, wenn mindestens der Bremswegabstand von sicherungstechnisch erfassbaren Hindernissen frei ist und freigehalten wird. Sicherungstechnisch erfassbare Hindernisse sind auch Gleisenden.
- a) Was hat die Unfalluntersuchungsstelle dazu konkret festgestellt?
- b) Welche Sicherheitsempfehlungen hat die Unfalluntersuchungsstelle in diesem Fall konkret gegeben?
- c) Wurde bereits überprüft, ob die Sicherheitsvorschrift des § 21 Absatz 2 Straßenbahnverordnung ausreicht bzw. ausreichend klar und eindeutig formuliert ist?
- d) Was hat die Überprüfung des § 21 Absatz 2 Straßenbahnverordnung konkret ergeben?
- e) Welche Informationen haben sie bei der zuständigen Unterbehörde eingeholt?
- f) Welche konkreten Ergebnisse sind aus den eingeholten Informationen ableitbar?
- § 5 Absatz 4 Straßenbahnverordnung legt fest: Das Straßenbahnunternehmen hat durch betriebliche Vorkehrungen dafür zu sorgen, dass Betriebsstörungen zügig beseitigt werden und dass bei Unfällen und Bränden unverzüglich Erste Hilfe geleistet wird. Davon kann man wohl nicht sprechen, wenn die Fahrgäste im U-Bahntunnel zwei Stunden lang hilflos „dunsten“ müssen. Ganz offensichtlich sind die einschlägigen Bestimmungen in der Straßenbahnverordnung daher nicht ausreichend oder nicht ausreichend klar.
- Weiters legt § 59 Absatz 3 Straßenbahnverordnung fest: Bei Fahrbetrieb ohne Fahrzeugführer müssen betriebliche Vorkehrungen getroffen sein, die eine unverzügliche Bergung der Fahrgäste aus liegen gebliebenen Zügen ermöglichen. Die Verordnung setzt daher ganz offensichtlich voraus, dass das bei Fahrbetrieb mit Fahrzeugführer eine Selbstverständlichkeit ist. Auch das dürfte aber nicht ausreichend klar ausformuliert sein.
- a) Was hat die Unfalluntersuchungsstelle dazu konkret festgestellt?
- b) Welche Sicherheitsempfehlungen hat die Unfalluntersuchungsstelle in diesem Fall konkret gegeben?
- c) Wurde bereits überprüft, ob die Sicherheitsvorschrift des § 5 Absatz 4 und den § 59 Absatz 3 Straßenbahnverordnung ausreicht bzw. ausreichend klar und eindeutig formuliert sind?

- d) *Was hat die Überprüfung des § 5 Absatz 4 und den § 59 Absatz 3 Straßenbahnverordnung konkret ergeben?*
- e) *Wurde bereits überprüft, ob die Aufsicht durch die zuständige Unterbehörde (Landeshauptmann) im Rahmen dieser gefährlichen Pannenserie ausreichend durchgeführt wurde?*
- f) *Was hat die Überprüfung konkret ergeben?*
- g) *Welche Informationen haben sie bei der zuständigen Unterbehörde eingeholt?*
- h) *Welche konkreten Ergebnisse sind aus den eingeholten Informationen ableitbar?*
- *Die Ereignisse der letzten Monate haben nicht nur Fragen nach der Sicherheit des Öffentlichen Verkehrs in Wien aufgeworfen, sondern auch nach der zurückhaltenden Rolle der für die Sicherheit der Straßenbahnen und U-Bahnen zuständigen Aufsichtsbehörden. Es wäre daher mehr als an der Zeit, die erforderlichen Weichenstellungen für eine Verbesserung der Sicherheit der Straßenbahnen und U-Bahnen unverzüglich in Angriff zu nehmen.*
 - a) *Welche konkreten Änderungen sind in der Straßenbahnverordnung vorgesehen, um die ganz offensichtlich bestehenden Sicherheitsmängel in den Griff zu bekommen?*
 - b) *Wann wird der Änderungsentwurf für die Straßenbahnverordnung fertig gestellt sein?*
 - c) *Wann wird das Begutachtungsverfahren für die Änderungen in der Straßenbahnverordnung eingeleitet werden?*

Die rechtlichen Grundlagen für die Untersuchung von Vorfällen im Bereich des schienengebundenen Verkehrs durch die Bundesanstalt für Verkehr/Unfalluntersuchungsstelle des Bundes, Fachbereich Schiene (BAV/UUB) sind im Unfalluntersuchungsgesetz (BGBl. I Nr. 123/2005) enthalten. Die Zuständigkeit der BAV/UUB bei Vorfällen im Bereich der Wiener Linien erstreckt sich nur auf jene Ereignisse, die sich beim Betrieb einer Straßenbahn ereignen, die ausschließlich auf einem eigenen Bahnkörper verkehrt, wie U-Bahnen (§ 5 Abs. 1 Z 2 Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60 und § 2 Abs. 1 Z 2 Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. 123/2005). Vorfälle von auf öffentlichen Verkehrsflächen in Ballungsräumen verkehrenden Straßenbahnen sind von der im Unfalluntersuchungsgesetz enthaltenen Untersuchungspflicht nicht umfasst.

In der „Melde-VO-Eisb 2006 (BGBl. II Nr. 279/2006)“ ist geregelt, in welchem Umfang und in welcher Form Unfälle und Störungen der BAV/UUB zu melden sind. Für Unfälle und Störungen im Bereich des U-Bahnbetriebes der Wiener Linien gilt die Anlage 3 der „Melde-VO-Eisb 2006“.

Untersuchungen der BAV/UUB haben als ausschließliches Ziel die Feststellung der Ursache des Vorfalls, um Sicherheitsempfehlungen ausarbeiten zu können, die zur Vermeidung gleichartiger Vorfälle in Zukunft beitragen können. Der Umfang der Untersuchung hat sich nach dem Ausmaß und der Art des Vorfalls sowie den voraussichtlichen Erkenntnissen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu richten.

Seitens der BAV/UUB wurden für die Jahre 2008 und 2009 umfangreiche Berichte auch zu einzelnen Ereignissen dem Parlament übermittelt. Der Bericht für das Jahr 2010 ist in Ausarbeitung und wird dem Parlament übermittelt werden.

Im Übrigen darf ich nochmals auf die Ausführungen in meiner Beantwortung der schriftlichen Anfrage 6852/J verweisen.