

3696/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3681/J-NR/1998, betreffend Sicherheit bei automatischen Türschließvorrichtungen, die die Abgeordneten Rosenstingl und Kollegen am 25. Februar 1998 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

1.,2.,3. Wieviele Zwischenfälle, bei denen Fahrgäste von automatischen Türen eingeklemmt wurden, ereigneten sich in den letzten fünf Jahren bei den ÖBB, wie viele bei anderen Verkehrsunternehmen Österreichs?

Wieviele Personen wurden bei diesen Zwischenfällen verletzt?

In wievielen Fällen traf dabei jeweils das Verschulden das Verkehrsunternehmen?

Antwort:

Vorweg darf ich festhalten, daß nur die äußerst seltenen Fälle, in denen Personen schwer verletzt oder getötet werden im Sinne der geltenden Dienstvorschriften an mein Ministerium meldepflichtig sind. Die meisten Zwischenfälle werden überhaupt nicht bekannt, da niemand zu Schaden kommt, weil entweder

- * eine Sicherheitseinrichtung (z.B. Türfühlerkante) anspricht,
- * das mit der Zugabfertigung betraute Bahnpersonal entsprechend reagiert oder
- * die betroffenen Fahrgäste selbst entsprechend reagieren ("Selbstbefreiung" - z.B. durch Türnotbetätigung).

Im Regelfall sind diese Zwischenfälle auf ein Fehlverhalten von Reisenden zurückzuführen. Unfälle ereignen sich meist in Form von Versuchen nach Anfahren des Zuges noch auszusteigen oder in den bereits anrollenden Zug aufzuspringen.

Im Straßenbahnbetrieb (einschließlich U - Bahn) wurden in Wien im Jahr 1997 in Summe 50 Zwischenfälle registriert.

Aus den oben angeführten Gründen ist keine Statistik erfaßbar. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, daß bei sämtlichen Eisenbahnunternehmen (Haupt - und Nebenbahnen) in Österreich maximal ein bis zwei Personen pro Jahr schwer zu Schaden kommen. Bei Straßenbahnen liegt diese Zahl bei zwei bis vier.

Entsprechende Anfragen an ÖBB sowie an die Wiener Stadtwerke - Verkehrsbetriebe ergaben, daß in den letzten Jahren bei keinem einzigen Unfall die befaßten Gerichte ein Verschulden des Verkehrsunternehmens feststellten.

4. Ist es richtig, daß die in den Gummidichtungen integrierten Schutzschalter teilweise "blinde Flecken" haben, bei welchen sich die Türe auch dann nicht wieder öffnet, wenn ein Gegenstand eingeklemmt ist, wie dies ansonsten vorgeesehen ist?

Antwort:

Die Sensibilität der Türfühlerkanten ist bei einzelnen (vor allem älteren) Ausführungsformen tatsächlich über die Länge unterschiedlich, dies betrifft jedoch ausschließlich einen kurzen Abschnitt am unteren Ende, weil anderenfalls bei schmutzigen Betriebsverhältnissen eine zu geringe Zuverlässigkeit gegeben wäre.

5. Welche Anforderungen an die Sicherungssysteme von Türschließvorrichtungen stellt die Aufsichtsbehörde im einzelnen?

Antwort:

Die Sicherheitsmaßnahmen an den Türen sind Gegenstand der technischen Begutachtung im Zuge des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungs- und Betriebsbewilligungsverfahrens von neuem Rollmaterial wobei je nach Betriebsverhältnissen (Fahrgeschwindigkeit, Fahrgastandrang, Zuglänge) individuelle Lösungen akzeptiert werden. Mindeststandard ist die Registrierung des gemäß VÖV - Richtlinie 6.22.1 genormten Prüfkörpers, unter kritischen Einsatzbedingungen werden jedoch deutlich höhere Forderungen erhoben.

6. Welche Maßnahmen werden Sie setzen, um sicherzustellen, daß die Fahrer etwa von städtischen Verkehrsmitteln die Geschehnisse an ihrem Zug beobachten können?

Antwort:

Im U - Bahnbereich erfolgt bereits jetzt eine lückenlose Zugaußenbeobachtung durch bahnstegseitige Spiegel und/oder Video - Überwachungsanlagen. Bei Stationsneubauten kommt selbstverständlich diesbezüglich die moderne Technik basierend auf den Erfahrungen des nunmehr 20 Jahre laufenden Betriebes zum Einsatz. Für Neubaufahrzeuge von Straßenbahnen ist verbindlich die Anordnung eines rechtsseitigen Fahrzeugaußen spiegels im Entwurf zur neuen Straßenbahnverordnung vorgesehen. Die Straßenbahnzüge von Linz, Gmunden und Innsbruck sowie die Fahrzeuge der Wiener Lokalbahnen sind schon derzeit entsprechend ausgerüstet.

7. Ist es richtig, daß sich die Wiener Verkehrsbetriebe nach wie vor weigern, einer Einführung von Rückspiegeln auch bei Altfahrzeugen zuzustimmen, obwohl dies bei nahezu allen vergleichbaren Unternehmen selbstverständlich ist, wenn ja, welcher Unterschied besteht nach Meinung der WVB hier zu anderen Betrieben und insbesondere zu Autobussen desselben Unternehmens?

Antwort:

Bei Bestandsfahrzeugen, deren gemeinsames Merkmal ein sogenanntes Spitzheck (stark eingezogener Wagenkasten an dessen Ende) ist und die überwiegend mit Beiwagen im Ein -

satz stehen, haben die Verantwortlichen der Wiener Stadtwerke wiederholt darauf hingewiesen, daß auch sehr gute Außenrückspiegel keine Sicht auf die wesentlichen Gefahrenstellen gewähren, diese liegen nämlich in jenem Bereich, der durch Spiegel nicht einsehbar ist. Zum Autobus sehe ich den Hauptunterschied dann, daß dessen (beidseitige) Außenspiegel zum einen kraftfahrrechtlich verbindlich vorgeschrieben sind und zum anderen u.a. für einen Fahrspurwechsel (den es bei Straßenbahnen nicht gibt) unentbehrlich sind.

8. Wurden alle von der Aufsichtsbehörde an den Prototypen der neue Doppelstockwagen beanstandeten Details vor Inbetriebnahme im Herbst des Vorjahres behoben, wenn nein, warum nicht und welche Punkte betrifft dies im einzelnen?

Antwort:

Zum Unterschied zu anderen Fahrzeugserien gibt es bei den ÖBB - Doppelstockwagen keine Prototypen, sondern die Fahrzeuge gingen unmittelbar in Serie. Dennoch wurden alle unmittelbar die Sicherheit der Fahrgäste betreffenden behördlichen Vorschriften erfüllt (i.e. Maßnahmen im Einstiegbereich, Stufenkennzeichnung, Beseitigung von Gefahrenstellen im Gepäckträgerbereich u.v.m.). Abgesehen von Auflagen des Arbeitnehmerschutzes ist derzeit noch die Nachrüstung einer Klimaanlage offen, weshalb die Betriebsbewilligung derzeit noch auf die kalte Jahreszeit befristet ist.

9. Ist es richtig, daß die ÖBB vielfach Fahrzeuge jahrelang ohne definitive Betriebsbewilligung einsetzen; wenn ja, erscheint Ihnen als Chef der Aufsichtsbehörde eine solche Vorgangsweise vertretbar?

Antwort:

Bei Triebfahrzeugen und Reisezugwagen schließe ich einen derartigen gesetzwidrigen Zustand aus, bei Güterwagen, die traditionell die vielfältigsten Bauformen darstellen, hat mein Ressort auf die in den zurückliegenden Jahren wiederholt aufgezeigten diesbezüglichen Mißstände entsprechend reagiert.

10. Welche Maßnahmen werden Sie setzen, um sicherzustellen, daß in Hinkunft Unfälle infolge des Einklemmens von Fahrgästen in automatischen Türen ausgeschlossen werden können?

Antwort:

Fremdkraftbetätigte Türen bergen seit einigen Jahren in allen Formen des öffentlichen Personenverkehrs ein Gefahrenpotential, dem durch die Sachverständigen meines Ministeriums hohes Augenmerk im Zuge des Zulassungsverfahrens beigemessen wird. Der dabei anzuwendende technische Standard wird zur Zeit auf europäischer Ebene in Form einer technischen Norm festgeschrieben, wobei die seit nunmehr 3 Jahren auf diesem Sektor eingesetzte Arbeitsgruppe unter österreichischer Leitung tätig ist. Durch Anwendung moderner Technik kann jedenfalls auch bei personalsparenden Betriebsformen eine weitere Steigerung des Sicherheitsniveaus erwartet werden.