

II-599 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
X. Gesetzgebungsperiode

25.2.1965

221/A.B.

A n f r a g e b e a n t w o r t u n g

zu 877/M

des Bundesministers für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft P r o b s t
auf die mündliche Anfrage des Abgeordneten Dr. K u m m e r,
betreffend Vermeidung von Unfällen in fahrenden Eisenbahnzügen:

"Was gedenken Sie zu unternehmen, um Unfälle zu vermeiden, die dadurch entstehen, dass Fahrgäste in Eisenbahnzügen während der Fahrt irrtümlicherweise Waggontüren öffnen?"

AAuf die obenbezeichnete Anfrage beehre ich mich, folgendes mitzuteilen:

Unfälle, die durch das irrtümliche Öffnen von Wagentüren durch Reisende entstehen, sind ein Gegenstand der Besorgnis für alle Eisenbahnverwaltungen. Die Österreichischen Bundesbahnen haben die gleichen Massnahmen versucht, die auch im Ausland angewendet werden. So wurden bei über 200 Wagen nach innen zu öffnende Türen angebracht. Diese Lösung birgt aber auch Gefahren in sich, weil das Personal, das den Zug abfertigt, nicht sehen kann, ob alle Türen geschlossen sind oder nicht.

Ab 1959 wurden bei den restlichen zweiachsigen und vierachsigen Wagen mit nach aussen zu öffnenden Türen die Türdrücker durch sogenannte Kirsie-Drücker ersetzt. Diese Massnahme ist bis auf ganz wenige Wagen abgeschlossen. Bei diesem Drücker beginnt das Öffnen der Türschlösser erst nach einer Drehung des Drückers um 90°. Überdies ist der Drücker meist so angebracht, dass er in geschlossenem Zustand hinter einer Handstange zu liegen kommt. Durch beide Massnahmen soll erreicht werden, dass die den Drücker betätigende Person beim Öffnen der Tür besondere Aufmerksamkeit aufwenden muss. Ausserdem hat das Schloss zwei Rasten. Man hofft, dadurch ein unbeabsichtigtes Öffnen der Türen zu erschweren, da durch diese Massnahme jeder erkennen kann, dass er sich vor einer Ausgangstür befindet. Doch ist es leider, wie die vielen Beispiele zeigen, nicht möglich, ein irrtümliches Öffnen der Türe vollkommen auszuschliessen.

Um absolut sicher zu gehen, müsste man zu der sowohl technisch als auch finanziell ungeheuer schwierigen Lösung greifen, dass die Türen - ähnlich wie bei der Schnellbahn - vom Zugführer geschlossen und das Öffnen der Türen nur von ihm nach Stillstand freigegeben wird. Diese Lösung setzt eine Einigung sämtlicher europäischer Eisenbahnverwaltungen voraus.

Gegenwärtig wird der Gedanke in Erwägung gezogen, an den Ausgangstüren stark augenfällige Warnschilderaanzubringen.

-.--.-.-