

3681/J XX.GP

der Abgeordneten Rosenstingl und Kollegen

an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr

betreffend Sicherheit bei automatischen Türschließvorrichtungen

Mehr und mehr werden Reisezugwagen der Eisenbahnen mit automatischen

Türschließvorrichtungen ausgerüstet, bei städtischen Verkehrsmitteln wie Straßenbahnen und

Autobussen dürfte dies generell bereits der Fall sein.

Unbestritten dient diese Maßnahme nicht nur dem wirtschaftlichen Betrieb, sondern auch der Beschleunigung des Verkehrs, ist daher zu begrüßen, jedenfalls so lange dadurch keine

Gefahren für die Sicherheit der Fahrgäste entstehen.

Gerade hier bestehen aber Zweifel an der ausreichenden Vorsorge, denn bei allen Systemen kommt es immer wieder zu teilweise schweren Unfällen - erst kürzlich etwa am Bahnhof von Kufstein - sodaß es angebracht erscheint, sich dieser Frage verstärkt anzunehmen, zumal die ÖBB seit geraumer Zeit planen, in weiteren Bereichen den 0/0 Betrieb ohne Zugbegleiter einzuführen, womit zusätzlich eine Überwachungsmöglichkeit fehlen wird.

So stellte sich im Zuge eines Gerichtsverfahrens heraus, daß etwa jene in den

Gummidichtungen angebrachten Fühler, die im Falle des Einklemmens von Fremdkörpern -

insbesondere Gliedmassen - für eine unverzügliche Öffnung der Tür sorgen sollten, im

untersten Bereich der Türe bauartbedingt nicht wirksam sind, was etwa einen schweren Unfall

in Kirchdorf an der Krems verursachte, wo eine Frau eingeklemmt und mitgeschleift wurde.

Dennoch wurden Schadenersatzansprüche hier nicht anerkannt.

Ähnliche Probleme treten bei den Straßenbahnen auf, auch hier gab es erst kürzlich eine

Zwischenfall, als ein Kinderwagen eingeklemmt wurde. Hier wird die Situation in Wien noch

zusätzlich durch das Fehlen von Rückspiegeln verschärft, weil die Fahrer solche Unfälle in der

Regel gar nicht bemerken (können), wenn sie nicht durch Dritte aufmerksam gemacht werden.

Dies ist jedoch sogar beabsichtigt, denn in den 60er Jahren wurden vorhandene Spiegel

entfernt, weil man befürchtete, die Fahrer könnten für die dann für sie erkennbaren Vorgänge

verantwortlich gemacht werden. Auch jetzt sollen an den Neubaufahrzeugen (ULF) die Spiegel

während der Fahrt eingezogen werden..

Andererseits führten exzessiv eingestellte Türraumüberwachungen bei den Wendezügen

anfangs dazu, daß sich die Türen nicht mehr schließen ließen, wenn Fahrgäste die Griffstangen

im Wageninneren benützten, um sich festzuhalten, was wohl kaum sinnvoll sein kann.

Es stellt sich daher die Frage, wie die Eisenbahnaufsichtsbehörde mit diesem Problemkreis

umgeht und sicherstellt, daß hier die Sicherheit uneingeschränkt gewährleistet ist. Dies umso

mehr, als gerade jetzt eine völlig neue Fahrzeuggeneration, die Doppel stockwagen, in Dienst

gestellt werden, die zunächst in vielen Punkten beanstandet wurden, dem Vernehmen nach nun

aber - trotz nur teilweiser Behebung der Mängel - bereits verwendet werden.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher folgende

## Anfrage

1. Wieviele Zwischenfälle, bei denen Fahrgäste von automatischen Türen eingeklemmt wurden, ereigneten sich in den letzten fünf Jahren bei den ÖBB, wieviele bei anderen Verkehrsunternehmen Österreichs?
2. Wieviele Personen wurden bei diesen Zwischenfällen verletzt?
3. In wievielen Fällen traf dabei jeweils das Verschulden das Verkehrsunternehmen?
4. Ist es richtig, daß die in den Gummidichtungen integrierten Schuttschalter teilweise "blinde Flecken" haben, bei welchen sich die Türe auch dann nicht wieder öffnet, wenn ein Gegenstand eingeklemmt ist, wie dies ansonsten vorgesehen ist?
5. Welche Anforderungen an die Sicherungssysteme von Türschließvorrichtungen stellt die Aufsichtsbehörde im einzelnen?
6. Welche Maßnahmen werden Sie setzen, um sicherzustellen, daß die Fahrer etwa von städtischen Verkehrsmitteln die Geschehnisse an ihrem Zug beobachten können?
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?
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?
9. Ist es richtig, daß die ÖBB vielfach Fahrzeuge jahrelang ohne definitive Betriebsbewilligung einsetzten; wenn ja, erscheint Ihnen als Chef der Aufsichtsbehörde eine solche Vorgangsweise vertretbar?
10. Welche Maßnahmen werden Sie setzen, um sicherzustellen, daß in Hinkunft Unfälle infolge des Einklemmens von Fahrgästen in automatischen Türen ausgeschlossen werden können?