



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0036-I/PR3/2016
DVR:0000175

Wien, am 6. September 2016

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Dipl.-Ing. Deimek und weitere Abgeordnete haben am 6. Juli 2016 unter der **Nr. 9753/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Zwangsbremungen und Schnellbremungen im ÖBB Betriebsdienst gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1, 2, 13 und 14:

- *War mit der Einführung der PZB 90 ein sprunghafter Anstieg - insbesondere bei Zwangsbremungen in der sog. „restriktiven Geschwindigkeitsüberwachung“ (>25km/h) zu beobachten?*
- *Wenn ja, wie wurden die Triebfahrzeugführer auf diese Problematik hingewiesen?*
- *Wie viele Zwangsbremungen fanden jeweils in den Jahren 2012, 2013, 2014, 2015 und bis zum 30.6.2016 statt?*
- *Falls hinsichtlich der Schnell- bzw. Zwangsbremungen keine Statistik geführt wird: Wie oft finden sich jeweils in den Jahren 2012, 2013, 2014, 2015 und bis zum 30.6.2016 die Worte „Schnellbremsung“ und „Zwangsbremung“ in den Tzfz-Meldungen (BSM), wenn man die Dokumente nach diesen Schlagwörtern elektronisch durchsucht?*

Die Einführung der PZB 90 erfolgte im Jahr 1999. Aus einer erfolgten Schnell- bzw. Zwangsbremung alleine ergibt sich keine Meldepflicht nach eisenbahnrechtlichen Bestimmungen. Es besteht auch jeweils unternehmensintern keine Meldepflicht bei erfolgten Schnell- bzw. Zwangsbremungen. Gemäß den Angaben der ÖBB-Holding AG werden Zwangsbremungen statistisch nicht erfasst.

Zu den Fragen 3 bis 5:

- *Werden bzw. wurden die Reisenden in Personenzügen im Netz der ÖBB bzw. des VOR darüber offiziell informiert, dass es jederzeit zu Schnell- oder Zwangsbremungen kommen kann?*
- *Wenn ja, wo ist dies festgehalten?*
- *Wie sollen sich die Reisenden und insbesondere Kinder in einem Zug verhalten, wenn sich der Zug in Bewegung befindet und wo ist dies verlautbart?*

Eine derartige Information findet sich in verschiedenen Bereichen. So gibt z. B. die Broschüre „Hinweise für eine sichere Fahrt“ im Bereich des Internet-Reiseportals der ÖBB Sicherheitstipps für richtiges Verhalten am Bahnhof und im Zug. Dabei wird im Abschnitt „Gut mit dem Zug unterwegs“ auf Folgendes hingewiesen: „Es kann immer zu einer Notbremung kommen. Benutzen Sie deshalb die Sitzplätze und Haltegriffe.“ Weiters sind in den Zügen der ÖBB Piktogramme angebracht, die auf das richtige Verhalten im Zug hinweisen. Die Piktogramme werden gemäß Beklebungplan der jeweiligen Fahrzeugserie in den Zügen der ÖBB angebracht.

Zu Frage 6:

- *Haben Passagiere im Falle einer Schnell- bzw. Zwangsbremung Anspruch auf Entschädigungszahlungen, wenn es zu Verletzungen kommt?*

Ein etwaiger Anspruch von Passagieren auf eine Entschädigungszahlung richtet sich beim Betrieb einer Eisenbahn nach Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz (EKHG) oder den allgemeinen vertrags- und schadenersatzrechtlichen Normen.

Derartige Ansprüche fallen nicht in die verwaltungsbehördliche Zuständigkeit, sondern sind den Zivilgerichten vorbehalten.

Zu den Fragen 7 bis 11:

- *Unter welchen Umständen kann ein Triebfahrzeugführer infolge einer Schnell- oder Zwangsbremmung schuld an Verletzungen von Passagieren sein und kann er folglich straf- bzw. zivilrechtlich belangt werden?*
- *Wer ist zu belangen, wenn diese Zwangsbremmung durch ein fehlerhaftes Überwachungs- oder Sicherheitssystem bzw. säumige Wartung desselben ausgelöst wurde?*
- *Stellt eine beabsichtigte oder unbeabsichtigt herbeigeführte Schnellbremmung bzw. eine Zwangsbremmung hinsichtlich der Sturzgefahr von Reisenden eine Gefährdung der körperlichen Sicherheit gem. § 89 StGB dar?*
- *Ist eine Schnell- oder Zwangsbremmung im Sinne der ÖBB-Vorschriften (DV V3) Eisenbahnsicherheit eine Betriebsgefahr?*
- *Stellt eine beabsichtigte oder unbeabsichtigt herbeigeführte Schnell- bzw. Zwangsbremmung hinsichtlich der Sturzgefahr von Reisenden eine Gefährdung der körperlichen Sicherheit gem. § 89 StGB dar?*

Die Bremsungen sollen eine mögliche bzw. erkannte Betriebsgefahr abwenden oder deren Auswirkungen verringern. Sowohl die straf- als auch zivilrechtlichen Belange möglicher Folgen einer Schnell- oder Zwangsbremmung sind nach den entsprechenden straf- als auch zivilrechtlichen Bestimmungen durch die zuständigen Behörden oder Gerichte wahrzunehmen. Die Beurteilung dieser Fragen obliegt daher nicht dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.

Frage 12:

- *Ist es rechtlich zulässig, wenn die verletzten Reisenden oder der Vorgesetzte des Triebfahrzeugführers den Mitarbeiter hinsichtlich des Straftatbestandes der Gefährdung der körperlichen Sicherheit polizeilich anzeigen?*

Eine polizeiliche Anzeige steht jedermann offen.

Mag. Jörg Leichtfried

