

## **ANFRAGE**

des Abgeordneten Dipl.-Ing. Gerhard Deimek  
und weiterer Abgeordneter  
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie  
betreffend Zwangsbremungen und Schnellbremsungen im ÖBB Betriebsdienst

Stillstandsbremungen aus unterschiedlichen Ausgangsgeschwindigkeiten kommen im Rahmen der Ausübung des ÖBB-Betriebsdienstes regelmäßig vor. Hierbei wird die Hauptluftleitung vom Triebfahrzeugführer durch Betätigen der Bremse entlüftet, was zu einer Schnellbremsung führt. Bei unbeabsichtigtem Entlüften der Hauptluftleitung durch eine technische Einrichtung erfolgt ebenso ein Bremsvorgang, der bis zum Stillstand des Zuges wirkt, was als Zwangsbremung bezeichnet wird.

Zwangsbremungen werden u.a. durch die Einrichtungen Sicherheitsfahrshalter (SiFa), punktförmige Zugbeeinflussung (PZB) oder auch durch das European Train Control System (ETCS) sowie durch fahrzeugspezifische Sicherheitseinrichtungen hervorgerufen.

Schnellbremsungen und Zwangsbremungen unterscheiden sich hinsichtlich ihres konkreten Effekts nicht: Im Falle der plötzlichen Entlüftung der Hauptluftleitung eines Zuges wird die maximale Bremsleistung aller im Zugverband befindlichen Fahrzeuge freigesetzt.

Im Fall einer Zwangsbremung hat der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter zu kontaktieren und eine Erlaubnis zur Weiterfahrt des Zuges einholen.

## **ANFRAGE**

1. War mit Einführung der PZB 90 ein sprunghafter Anstieg – insbesondere bei Zwangsbremungen in der sog. „restriktiven Geschwindigkeitsüberwachung“ (>25km/h) zu beobachten?
2. Wenn ja, wie wurden die Triebfahrzeugführer auf diese Problematik hingewiesen?
3. 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?
4. Wenn ja, wo ist dies festgehalten?
5. Wie sollen sich die Reisenden und insbesondere Kinder in einem Zug verhalten, wenn sich der Zug in Bewegung befindet und wo ist dies verlautbart?
6. Haben Passagiere im Falle einer Schnell- bzw. Zwangsbremung Anspruch auf Entschädigungszahlungen, wenn es zu Verletzungen kommt?
7. Unter welchen Umständen kann ein Triebfahrzeugführer infolge einer Schnell- oder Zwangsbremung schuld an Verletzungen von Passagieren sein und kann er folglich straf- bzw. zivilrechtlich belangt werden?
8. Wer ist zu belangen, wenn diese Zwangsbremung durch ein fehlerhaftes Überwachungs- oder Sicherheitssystem bzw. säumige Wartung desselben ausgelöst wurde?
9. Stellt eine beabsichtigte oder unbeabsichtigt herbeigeführte Schnellbremsung bzw. eine Zwangsbremung hinsichtlich der Sturzgefahr von Reisenden eine Gefährdung der körperlichen Sicherheit gem. § 89 StGB dar?

10. Ist eine Schnell- oder Zwangsbremung im Sinne der ÖBB-Vorschriften (DV V3) Eisenbahnsicherheit eine Betriebsgefahr?
11. Stellt eine beabsichtigte oder unbeabsichtigt herbeigeführte Schnell- bzw. Zwangsbremung hinsichtlich der Sturzgefahr von Reisenden eine Gefährdung der körperlichen Sicherheit gem. § 89 StGB dar?
12. Ist es rechtlich zulässig, wenn die verletzten Reisenden oder der Vorgesetzte des Triebfahrzeugführer den Mitarbeiter hinsichtlich des Straftatbestandes der Gefährdung der körperlichen Sicherheit polizeilich anzeigen?
13. Wie viele Zwangsbremungen fanden jeweils in den Jahren 2012, 2013, 2014, 2015 und bis zum 30.6.2016 statt?
14. 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 „Schnellbremung“ und „Zwangsbremung“ in den Tzf-Meldungen (BSM), wenn man die Dokumente nach diesen Schlagwörtern elektronisch durchsucht?

Andreas Albrecht

Dr. Oskar

Andreas Albrecht

