9753/J vom 06.07.2016 (XXV.GP)

ANFRAGE

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

Stillstandsbremsungen 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 Zwangsbremsung bezeichnet wird.

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

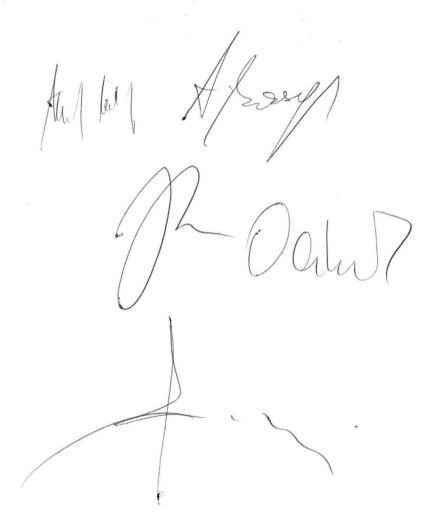
Schnellbremsungen und Zwangsbremsungen unterscheiden sich hinsichtlich ihres konkreten Effekts nicht: Im Falle der plötzlichen Entlüftung der Hauptluftleitung eines Zuges wird die maximale Bremsleistung aller im Zugverband befindlichen Fahrzeuge freigesetzt.

Im Fall einer Zwangsbremsung 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 Zwangsbremsungen 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 Zwangsbremsungen 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. Zwangsbremsung Anspruch auf Entschädigungszahlungen, wenn es zu Verletzungen kommt?
- 7. Unter welchen Umständen kann ein Triebfahrzeugführer infolge einer Schnelloder Zwangsbremsung schuld an Verletzungen von Passagieren sein und kann er folglich straf- bzw. zivilrechtlich belangt werden?
- 8. Wer ist zu belangen, wenn diese Zwangsbremsung durch ein fehlerhaftes Überwachungs- oder Sicherheitssystem bzw. säumige Wartung desselben ausgelöst wurde?
- 9. Stellt eine beabsichtigte oder unbeabsichtigt herbeigeführte Schnellbremsung bzw. eine Zwangsbremsung hinsichtlich der Sturzgefahr von Reisenden eine Gefährdung der körperlichen Sicherheit gem. § 89 StGB dar?

- 10. Ist eine Schnell- oder Zwangsbremsung im Sinne der ÖBB-Vorschriften (DV V3) Eisenbahnsicherheit eine Betriebsgefahr?
- 11. Stellt eine beabsichtigte oder unbeabsichtigt herbeigeführte Schnell- bzw. Zwangsbremsung 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 Zwangsbremsungen fanden jeweils in den Jahren 2012, 2013, 2014, 2015 und bis zum 30.6.2016 statt?
- 14. Falls hinsichtlich der Schnell- bzw. Zwangsbremsungen 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 "Zwangsbremsung" in den Tfzf-Meldungen (BSM), wenn man die Dokumente nach diesen Schlagwörtern elektronisch durchsucht?



6/7