

---

**1786/AB XXIV. GP**

---

Eingelangt am 22.06.2009

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## Anfragebeantwortung

An die  
Präsidentin des Nationalrats  
Mag.<sup>a</sup> Barbara PRAMMER  
Parlament  
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0022-I/PR3/2009  
DVR:0000175

Wien, am . Juni 2009

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Vilimsky und weitere Abgeordnete haben am 22. April 2009 unter der **Nr. 1748/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Gefährdung von Fahrgästen durch falsch öffnende Zugtüren gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich nach Einholung von Informationen seitens der ÖBB wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Seit wann ist Ihnen der Vorfall von Ostersonntag bekannt?*

Der Vorfall ist gemäß Mitteilung der ÖBB nach seinem Auftreten am Ostersonntag umgehend in den Meldesystemen der ÖBB abgebildet worden.

Zu Frage 2:

- *Wie häufig kommt es vor, dass Züge in Stationen die Zugtüren nach beiden Seiten hin öffnen?*

Eisenbahntechnisch gesehen gibt es zwei Möglichkeiten, Türen von Eisenbahnfahrzeugen zu steuern: Bei der so genannten seitenselektiven Steuerung werden nur auf jener Seite die Türen

freigegeben, an der die Reisenden aussteigen können, d.h. dort wo sich der Bahnsteig befindet. Bei der nicht seitenselektiven Türsteuerung werden beide Seiten bei Stillstand des Zuges technisch freigegeben und zusätzlich die Fahrgäste grundsätzlich per Durchsage auf die Ausstiegsseite in Fahrtrichtung hingewiesen. Beide Systeme sind in Österreich und in Europa im Einsatz.

Nach Recherchen meiner technischen Fachabteilung verfügen im Nahverkehr jedoch fast alle Züge über die technische Voraussetzung für die sogenannte seitenselektive Türsteuerung wie auch alle moderne Triebzüge (ICE) und die neuen „Railjet“-Garnituren.

Bei allen Zügen, die über seitenselektive Türsteuerung verfügen, ist diese in Österreich verpflichtend im Einsatz, nur an Wendebahnhöfen werden bei einzelnen Fahrzeugbauarten während eines kurzen Zeitraums aus technischen Gründen beidseitig die Türen freigegeben.

Nur in (erfahrungsgemäß sehr seltenen) Störfällen sowie bei Fehlbedienung durch Triebfahrzeugführer/innen kommt es vereinzelt zur Türfreigabe auf der falschen bzw. auf beiden Fahrzeugseiten. In derartigen Fällen ist das Zugpersonal verpflichtet, per Lautsprecher auf die richtige Ausstiegsseite hinzuweisen.

#### Zu Frage 3:

- *Ist es dadurch schon zu Unfällen und Verletzungen von Fahrgästen gekommen und wenn ja, wann, wo und wie viele Personen haben sich dabei wie schwer verletzt?*

Wie mir die ÖBB mitteilten, kam es in den vergangenen Jahren zu keinen Verletzungen durch diese Systeme.

Auch gemäß Auskunft der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes gibt es (seit 2008) keine gemeldeten Unfälle, die kausal mit Fehlfunktionen bzw. fehlender Seitenselektivität der Türsteuerung zusammenhängen. Basis für diese Meldungen sind die MeldeVO-Eisb 2006, BGBl II 279/2006, und die - gemäß den Anlagen dieser Verordnung - an die Unfalluntersuchungsstelle zu meldenden Unfälle und Störungen.

#### Zu Frage 4:

- *Wer hat die Anweisung gegeben, dass Züge, bei denen sich – weshalb auch immer – in Stationen die Türen auf beiden Seiten öffnen, weiterfahren müssen?*

Bei Zügen, bei denen die seitenselektive Türsteuerung defekt ist, ist die Zugmannschaft gemäß den allgemeinen Verhaltensanordnungen bei den ÖBB verpflichtet, „die Reisenden vor dem nächsten Anhalten am Bahnsteig über die Ausstiegsseite zu informieren“.

Zu Frage 5:

- *Gab es auch bereits Fälle, wo Türen während der Fahrt entriegelt waren und so jederzeit geöffnet werden hätten können?*

Die Fahrzeugtüren sind immer nur bei Stillstand des Wagens freigegeben, während der Fahrt sind immer alle Türen verriegelt.

Dazu kann näher ausgeführt werden, dass auf Betreiben des BMVIT gemeinsam mit der ÖBB PV AG bzw. ÖBB TS mit Ausnahme eines verschwindend kleinen Anteils des sogenannten Nostalgiefuhrparks alle personenbefördernden Fahrzeuge Türblockiereinrichtungen besitzen, die bei Überschreitung einer sehr kleinen Fahrgeschwindigkeit (3 bis 5 km/h) automatisch ein Öffnen der Türen (*ohne Anwendung von Noteinrichtungen*) verhindern.

Zu Frage 6:

- *Wenn ja, wann und inwieweit waren dadurch Fahrgäste in Gefahr bzw. haben sich dabei verletzt?*

Gemäß Auskunft der ÖBB kam es in den vergangenen Jahren zu keinen Schadensereignissen durch diese Systeme.

Rechtliche Basis für die Meldung von Unfällen und Störungen, die beim Betrieb einer Eisenbahn auftreten, bildet die MeldeVO-Eisb 2006. Diese schreibt vor, unter welchen Voraussetzungen (Umfang und Form) Ereignisse an die Unabhängige Unfall-Untersuchungsstelle des Bundes zu melden sind. Die konkret zu meldenden Unfälle und Störungen sind für die ÖBB in der Bezug habenden Anlage 1 geregelt. Eine entsprechende Vorfallanzeige oder ein Untersuchungsbericht der unabhängigen Unfalluntersuchungsstelle liegt meinem Ressort zu einem derartigen Ereignis nicht vor.

Zu Frage 7:

- *Welche Maßnahmen werden Sie setzen, dass es künftig nicht mehr zu ähnlichen Vorfällen mit beidseitig öffnenden Türen kommt?*

Wie mir die ÖBB mitteilten, wurden und werden alle technischen Störungen nach dem Einsatzende behoben. Basis dafür sind auch die bereits in Frage 1 angeführten Meldesysteme der ÖBB.

Im Nahverkehr besitzen aufgrund umfangreicher Neubeschaffungen von Rollmaterial und Nachrüstung der sogenannten Wendezüge der ÖBB - mit Ausnahme von Nostalgiegarnituren, die sich für eine Nachrüstung nicht eignen - bereits jetzt die meisten Züge auf österreichischer Schienen-Infrastruktur seitenselektive Türblockiersysteme. Siehe auch die Beantwortung zu Fragepunkt 5.