

2741/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2654/J—NR/1997, betreffend Sicherheit auf Nebenbahnen, die die Abgeordneten Anschober Freundinnen und Freunde am 8. Juli 1997 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil

Um eine wirtschaftlichere Betriebsführung auf schwach frequentierten Strecken zu ermöglichen, wurde von den ÖBB das System "Zugleitbetrieb" entwickelt. Die Inbetriebnahme erfolgte am 29. Mai 1983.

Bei der Betriebsform Zugleitbetrieb ist ein Fahrdienstleiter für eine Strecke verantwortlich. Die Bahnhöfe sind grundsätzlich unbesetzt. Der Fahrdienstleiter steht mit sämtlichen Triebfahrzeugführern, die sich auf der im Zugleitbetrieb geführten Strecke befinden, in Sprechverbindung.

Die Strecke Krems a.d. Donau - Perg ist in zwei getrennte Zugleitbetriebe mit eindeutig definierten Bereichen aufgeteilt. Darüber ist in der Gesamtstrecke nicht nur ein Bahnhof mit einem Fahrdienstleiter besetzt bzw. sind die Bahnhöfe Spitz a.d. Donau und (Grein-Bad Kreuzen fallweise besetzt, sondern wurde für jeden Zugleitbetrieb jeweils ein Bahnhof als Zugleitbahnhof eingerichtet und dementsprechend besetzt (z.B. Bahnhof Spitz a.d. Donau, Bahnhof Grein-Bad Kreuzen).

Sowohl Fahrdienstleiter als auch Triebfahrzeugführer haben die Möglichkeit, in das Betriebsgeschehen einzugreifen. Für die erforderlichen Aufzeichnungen verwendet der Triebfahrzeugführer das „ZUGLAUFBLATT“.

Dieses Zuglaufblatt ist kein "fotokopierter A4-Handzettel“, sondern eine EDV-mäßig erstellte Fahrplanunterlage, die sämtliche für den betreffenden Zug erforderlichen Angaben (Verkehrszellen, planmäßige Zuglaufmeldungen etc.) enthält und vom Triebfahrzeugführer nach genau geregelten Vorgaben geführt wird.

1. Wie lautet der Unfallbericht zum Eisenbahnunglück Perg in Oberösterreich?

Antwort:

Dienstag, 24. Juni 1997, 15.33 Uhr kam es zwischen den Verkehrsstellen Arbing und Perg im Bahnkilometer 15,685 zum Zusammenstoß der Regionalzüge 6174 (Persenbeug — St. Valentin) und 6169 (St. Valentin - Grein-Bad Kreuzen). 94 Reisende wurden bei diesem Unfall verletzt. Es können jedoch wegen des noch laufenden Gerichtsverfahrens keine Auskünfte über Ursache und Schuldfrage erteilt werden.

2.,3. Wieviele und welche Regionalstrecken der ÖBB werden derzeit durch einen Zugleitbetrieb betrieben?

Auf welcher dieser Strecken kam es in den letzten 10 Jahren zu Unfällen?

Welches war die konkrete Unfallursache? Wieviele Verletzte und welcher Gesamtschaden entstanden im jeweiligen Einzelfall?

Antwort:

Ich erlaube mir, auf die angeschlossenen Beilagen 1 und 2 zu verweisen.

4. Welche Alternativen in Richtung mehr Sicherheit beim Zugbetrieb werden vom Verkehrsministerium bzw. der ÖBB geplant?

Antwort:

Als Weiterentwicklung erproben die ÖBB derzeit das Satellitenortungssystem GPS. Dieses System (Satellitenortung des Zuges) warnt selbstständig den Triebfahrzeugführer vor einer unerlaubten Weiterfahrt.

Nach Abschluß des Probebetriebes (vsl. Jahresende 1997) ist vorgesehen, sämtliche Triebfahrzeuge, die auf Zugleitstrecken eingesetzt werden, sukzessive mit diesem neuen System auszustatten.

Darüberhinaus wurde von den ÖBB eine EU-weite Ausschreibung für die Errichtung von Kleinstellwerken auf Strecken mit Zugleitbetrieb durchgeführt. Die Auswahl des Bestbieters soll bis Ende 1997 erfolgen.

Auch wurden bereits Maßnahmen zur Erhöhung der Betriebssicherheit im Zugleitbetrieb realisiert, wie z.B. die Entwicklung und Einführung des „signalisierten Zugleitbetriebes“, der zum gegenwärtigen Zeitpunkt im Bereich von 4 Zugleitbetrieben eingerichtet ist.

5., 6. Welcher konkrete Investitionsbedarf besteht auf welcher Strecke?

In welchen konkreten Zeitetappen kommt es zur Erhöhung der Sicherheit des Zugbetriebes auf welchen konkreten Strecken und mit welchem konkreten Finanzierungsvolumen im jeweiligen Einzelfall?

Antwort:

Strecke	Vorhaben	geplante Inbetriebnahme	Kosten in (Mio S)
-Krems a. d. Donau	Erneuerung der Zugleitfunktanlage	1998	rd 16
-Persenbeug-Perg	-, -	1998	rd. 16
-Hadersdorf am Kamp	-, -	1998	rd 16
-Zell am See-Krimml	Zugleitsystem mit Zugfunk	1998	rd 22
-Rottenegg-Neuhaus-Niederwaldkirchen	-, -	1998	rd 7
-Obersdorf-Hohenrappersdorf Gänserndorf-Gaweinstal	-, -	1999	rd 44
-St.Veit a. d. Glan Westbf-St. Ruprecht bei Villach	-, -	1999	rd 199
-Wiener Neustadt-Friedberg	-, -	2000	rd 274

7. Die Bahn ist mit Abstand das sicherste Verkehrsmittel. Wie sieht derzeit nach den Erhebungen des Kuratoriums für Verkehrssicherheit die Verkehrssicherheit von Schiene, Straße, Schiff bzw. Flugzeug im Vergleich in Österreich aus?

Antwort:

Nach meinen Informationen existieren lediglich Erhebungen der Verkehrssicherheit von Schiene - Straße.

Die Daten können Sie der angeschlossenen Beilage 3 entnehmen.

Anlage konnte nicht gescannt werden !!!