

II-11710 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 584210

A N F R A G E

1990-06-29

der Abgeordneten Wabl und Freunde
 an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr
 betreffend Regelungen des Bahnbetriebes bei Störungen

Im Vergleich zum PKW-Verkehr ist die Sicherheit im Schienenverkehr sehr groß. Auf knapp 8 Milliarden Personenkilometer kommen ca. 3 - 5 tödlich verunglückte Zuginsassen, während im PKW-Verkehr auf ca. 45 Milliarden Personenkilometer ca. 1000 Todesopfer kommen. Die Überlebenschancen sind daher für den Bahnfahrer 44 mal größer als für PKW-Benutzer.

Das (geringe) Restrisiko im Bahnverkehr beruht zum Großteil darauf, daß bei Störungen (Umbauarbeiten) der Signalanlagen der Bahnbetrieb telefonisch geregelt wird im "Zugmeldeverfahren". In diesem Fall wird der Betrieb von den Fahrdienstleitern telefonisch geregelt. Läuft diese Kommunikation schief, so kann es passieren, daß zwei Züge aufeinander zurasen.

Auf dieses Manko sind die meisten Zugunglücke zurückzuführen, u.a. auch die letzten beiden Unfälle im Mürztal am 23.6.90 und die Kollision in Neusiedl/See am 22.6.90.

Nach unseren Informationen könnte man diesen Unsicherheitsfaktor durch ein rasch installierbares Sicherheitsnetz entschärfen. Herr Dipl.Ing. Manfred Uttenthaler, HTL-Professor in Graz, hat auf eigene Initiative (und eigene Rechnung) eine Einrichtung entwickelt, die diese Lücke schließen soll. Dieses Modell wurde jedoch aus nicht klar definierten Gründen vom Generaldirektor der ÖBB Dr. Übleis abgelehnt. Allerdings wären durch den Einsatz dieses Sicherheitsnetzes möglicherweise die letzten schweren Zugunglücke zu verhindern gewesen.

Daher richten die gezeichneten Abgeordneten an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende

A n f r a g e:

1. Was wurde angesichts der letzten Unfälle seitens des Ministeriums dagegen unternommen, das Restrisiko, verursacht durch Störungen der Signalanlagen und durch das "Zugmeldeverfahren", zu verringern?
2. Gibt es gemeinsame Überlegungen mit den ÖBB zur Verminderung dieses Restrisikos?
 - a) Wenn ja, welche?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

- 2 -

3. Was war genau die Ursache des letzten Unglücks auf der Strecke Wartberg-Kindberg?
4. Wie groß war der Personen- und finanzielle Schaden bei diesem letzten Zugunglück?
5. Gibt es Berechnungen darüber, was die Installierung eines weiteren Sicherheitssystems kosten würde?
 - a) Wenn ja, wie hoch wären die Kosten?
6. Warum wurde Uttenthalers Konzept von den ÖBB nicht angenommen?