

II-5280 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIK ÖSTERREICH  
 DER BUNDESMINISTER FÜR  
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
 DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

Pr.Zl. 5905/2-4-92

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
 Tel. (0222) 711 62-9100  
 Teletex (232) 3221155  
 Telex 61 3221155  
 Telefax (0222) 713 78 76  
 DVR: 009 02 04

2235/AB

1992-03-20

zu 2239 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg. Rosenstingl und Kollegen vom 22. Jänner 1992, Zl. 2239/J-NR/1992 "Maßnahmen zur Erhaltung eines hohen Sicherheitsstandards im Eisenbahnbetrieb"

Im Allgemeinen

Bei den Österreichischen Bundesbahnen wird der Sicherheit in der Betriebsabwicklung höchste Priorität eingeräumt. Die ÖBB haben in den letzten zehn Jahren etwa 7 Mrd S allein in sicherungstechnische Maßnahmen (Gleisbildstellwerke, elektronische Stellwerke) investiert und dadurch den Sicherheitsstandard des Gesamtsystems nachweislich verbessert.

Die Feststellung, daß das Fahrpersonal infolge drückender Personalknappheit in unverantwortlichem Ausmaß Überstunden leisten muß, ist nicht zutreffend. Durch die strikte Einhaltung der diesbezüglichen Dienstdauervorschrift (DV P10) ist die Sicherheit gewahrt.

Schon am Standort der Vorsignale befindet sich eine technische Einrichtung (INDUSI = Induktive Zugbeeinflussung), welche die richtige Reaktion des Triebfahrzeugführers für den Fall, daß das Vorsignal für das folgende Hauptsignal Halt ankündet, überprüft. Sie stellt bezüglich der Signalbeachtung eine wertvolle Hilfe für den Triebfahrzeugführer dar, schließt aber Fehlhandlungen des Triebfahrzeugführers (wie im Fall des Zugsunglücks in Süßenbrunn) nicht aus. Eine 100%ige Sicherheit kann es in keinem Verkehrssystem geben.

- 2 -

Ihre Fragen darf ich im einzelnen wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Wie entwickelten sich die Unfallzahlen und Unfallfolgekosten für die Österreichischen Bundesbahnen in den letzten Jahren und welcher Anteil davon entfällt auf Kollisionen mit Straßenfahrzeugen bzw. auf Eigenverschulden?"

Die Entwicklung der Schadenshöhe stellt sich wie folgt dar:

	1986	1987	1988	1989	1990	1991
<hr/>						
Gesamtschadenshöhe (in Mio S)	147,3	192,0	138,0	108,5	221,5 <sup>1)</sup>	<sup>2)</sup> -

<sup>1)</sup> davon 7,3 Mio S durch Zusammenpralle mit Straßenfahrzeugen  
(EDV-mäßig erfaßt)

<sup>2)</sup> noch keine endgültigen Daten für 1991 vorliegend

Die Entwicklung der Unfallzahlen und der dabei getöteten und verletzten Personen kann der Beilage entnommen werden.

Zu Frage 2:

"Wie entwickelten sich die durchschnittlichen Überstundenleistungen der Triebfahrzeugführer, Fahrdienstleiter und des sonstigen sicherheitssensiblen Personals im einzelnen in der letzten Zeit, insbesondere seit der Einführung des Taktfahrplanes NAT?"

Die durchschnittliche Überstundenbelastung (aufgrund der barabgefundenen Mehrleistungsstunden) stellt sich für die einzelnen Dienstverwendungen wie folgt dar:

- 3 -

**Durchschnittliche Mehrleistungen 1991 pro Bediensteten**

<u>Monat</u>	<u>Triebfahrzeug- fahrdienst</u>	<u>Fahrdienstleiter</u>	<u>Weichen- und Stellwerksdienst</u>
Jänner	22,7 Stunden	10,8 Stunden	8,5 Stunden
Februar	25,4 "	11,9 "	10,0 "
März	26,9 "	12,9 "	11,0 "
April	26,1 "	10,9 "	10,1 "
Mai	28,0 "	12,3 "	10,0 "
Juni	26,7 "	12,7 "	10,2 "
Juli	29,7 "	14,9 "	12,1 "
August	27,0 "	16,3 "	12,5 "
Sept.	27,5 "	13,6 "	10,7 "
Oktober	29,5 "	13,0 "	9,6 "
November	23,1 "	11,7 "	8,2 "
Dezember	20,1 "	10,2 "	6,8 "

**Zu Frage 3:**

"Welche Fortschritte machen die Modernisierungsmaßnahmen bei den sicherungstechnischen Einrichtungen, konkret: Wieviele mechanische Stellwerke welcher Baujahre stehen heute noch in Verwendung und welchen Anteil an der Gesamtzahl der Stellwerksanlagen stellt dies dar?"

Bei den ÖBB stehen derzeit (bei einer Gesamtzahl von 1.090 Sicherungsanlagen) in Bahnhöfen 793 mechanische Befehlswerke, Befehlstellwerke und Wärterstellwerke in Betrieb.

Seit 1982 wurden insgesamt 95 moderne Gleisbildstellwerke sowie 2 elektronische Stellwerke errichtet.

Das Modernisierungsprogramm wird von den ÖBB auch in den nächsten Jahren zügig fortgesetzt.

**Zu Frage 4:**

"Wann ist mit der Einführung des Sicherungssystems LZB (abgesehen von Probefahrt mit DB - Triebfahrzeugen) bei den ÖBB zu rechnen, ist der Einsatz dieses Systems auch auf Nahverkehrsstrecken geplant und in welchem Ausmaß in welchen Zeiträumen ist dies vorgesehen?"

- 4 -

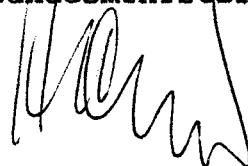
Von den ÖBB wurde grundsätzlich festgelegt, auf Hochleistungsstrecken, auf denen Geschwindigkeiten über 160 km/h gefahren werden, das Führerraumsignalisierungssystem "Linienzugbeeinflussungssystem (LZB)" anzuwenden.

Im Streckenabschnitt Linz - Wels wird im Herbst 1992 der Betrieb mit dem LZB-System aufgenommen. In weiterer Folge ist die Ausrüstung bis Attnang-Puchheim geplant. Bis zum Jahr 1995 ist beabsichtigt, die Strecke Linz - Attnang-Puchheim sowie der Streckenabschnitt Pöchlarn - Amstetten mit LZB zu versehen.

Beilagen

Wien, am 19. März 1992

Der Bundesminister



## Verkehrsunfälle



Jahr	Insgesamt	Zug-ent-gleisungen	Zug-zusammen-stöße	Per-sönliche Unfälle	Zusammenpralle mit Straßenfahrzeugen auf Eisenbahnkreuzungen			Sonstige Unfälle	Anfahren an Sicherungs-anlagen für Eisenbahn-kreuzungen
					Summe	abge-schränkt	unabge-schränkt		
1955	675	121	32	300	176	24	152	46	561
1956	695	131	34	270	219	27	192	41	704
1957	599	101	37	219	212	29	183	30	728
1958	652	113	29	221	255	28	227	34	708
1959	551	78	23	208	206	26	180	36	662
1960	567	80	24	185	235	38	197	43	698
1961	490	67	17	175	205	18	187	26	624
1962	589	80	34	196	242	42	200	37	608
1963	552	96	36	193	193	21	172	34	598
1964	525	96	46	162	181	13	168	40	621
1965	524	85	24	191	182	24	158	42	650
1966	495	69	28	148	174	23	151	76	587
1967	474	54	26	182	145	21	124	67	622
1968	561	81	19	193	190	29	161	78	663
1969	503	53	24	152	195	18	177	79	763
1970	554	58	32	185	210	41	169	69	764
1971	504	61	26	169	187	28	159	61	826
1972	474	45	29	133	180	28	152	87	830
1973	613	58	28	194	234	39	195	99	944
1974	539	72	20	178	185	25	160	84	922
1975	490	41	18	151	198	49	149	82	888
1976	470	47	23	158	185	26	159	57	934
1977	423	34	16	138	179	27	152	56	831
1978	399	35	15	113	177	31	146	59	839
1979	412	47	18	104	182	28	154	61	813
1980	440	48	12	113	185	33	152	82	800
1981	423	50	15	115	180	28	152	63	748
1982	380	53	18	104	161	31	130	44	653
1983	364	36	9	104	142	20	122	73	643
1984	362	20	14	100	157	33	124	71	605
1985	455	45	9	121	187	33	154	93	609
1986	405	43	11	88	201	34	167	62	525
1987	383	23	14	82	196	23	173	68	584
1988	336	24	12	85	150	20	130	65	553
1989	378	30	12	105	179	26	153	52	468
1990	554	45	12	212	187	23	164	98	596

Aus dieser Tabelle kann man den langfristigen Erfolg der Sicherungsmaßnahmen der ÖBB an der sinkenden Zahl der Zugzusammenstöße ablesen.

## Verkehrsunfälle



	1990	1989
<b>Insgesamt</b> .....	<b>554</b>	<b>378</b>
Zugentgleisungen .....	45	30
Zugzusammenstöße .....	12	12
Persönliche Unfälle .....	212	105
Zusammenpralle mit Straßenfahrzeugen auf Eisenbahnkreuzungen .....	187	179
abgeschränkt .....	23	26
unabgeschränkt .....	164	153
mit Lichtzeichenanlagen .....	10	8
Sonstige Unfälle .....	98	52
<b>Bei diesen Unfällen wurden</b>	<b>Reisende</b>	<b>Bedienstete</b>
<b>getötet</b> .....	<b>7</b>	<b>2</b>
durch eigene Schuld .....	7	1
Bahnverschulden .....	0	1
fremde Schuld und andere Umstände .....	0	3
schwer verletzt .....	44	75
durch eigene Schuld .....	38	65
Bahnverschulden .....	3	10
fremde Schuld und andere Umstände .....	3	0
Anfahren an Sicherungsanlagen für Eisenbahnkreuzungen durch Straßenfahrzeuge	596	468

**Verkehrsunfälle**

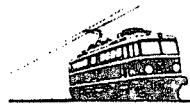
				1989	1988
<b>Insgesamt</b>				<b>378</b>	<b>336</b>
Zugentgleisungen				30	24
Zugzusammenstöße				12	12
Persönliche Unfälle				105	85
Zusammenpralle mit Straßenfahrzeugen auf Eisenbahnkreuzungen				179	150
abgeschränkt				26	20
unabgeschränkt				153	130
mit Lichtzeichenanlagen				8	11
Sonstige Unfälle				52	65
<b>Bei diesen Unfällen wurden</b>	<b>Reisende</b>	<b>Bedienstete</b>	<b>Bahnfremde</b>	<b>Summe</b>	<b>Summe</b>
getötet	16	15	43	74	53
durch eigene Schuld	13	12	38	63	46
Bahnverschulden	2	3	1	6	5
fremde Schuld und andere Umstände	1	-	4	5	2
schwer verletzt	26	36	37	99	104
durch eigene Schuld	17	28	25	70	70
Bahnverschulden	8	6	4	18	26
fremde Schuld und andere Umstände	1	2	8	11	8
<b>Anfahren an Sicherungsanlagen für Eisenbahnkreuzungen durch Straßenfahrzeuge</b>				<b>468</b>	<b>553</b>

## Verkehrsunfälle



				1988	1987
<b>Insgesamt</b>				<b>336</b>	<b>383</b>
Zugentgleisungen				24	23
Zugzusammenstöße				12	14
Persönliche Unfälle				85	82
Zusammenpralle mit Straßenfahrzeugen auf Eisenbahnkreuzungen				150	196
abgeschränkt				20	23
unabgeschränkt				130	173
mit Lichtzeichenanlagen				11	9
Sonstige Unfälle				65	68
Bei diesen Unfällen wurden	Reisende	Bedienstete	Bahnfremde	Summe	Summe
getötet	18	6	29	53	82
durch eigene Schuld	14	5	27	46	63
Bahnverschulden	4	1	–	5	6
fremde Schuld und andere Umstände	–	–	2	2	13
schwer verletzt	32	30	42	104	126
durch eigene Schuld	17	20	33	70	70
Bahnverschulden	14	5	7	26	30
fremde Schuld und andere Umstände	1	5	2	8	26
Anfahren an Sicherungsanlagen für Eisenbahnkreuzungen durch Straßenfahrzeuge				<b>553</b>	<b>584</b>

## Verkehrsunfälle



				1987	1986
<b>Insgesamt</b>				<b>383</b>	<b>405</b>
Zugentgleisungen				23	43
Zugzusammenstöße				14	11
Persönliche Unfälle				82	88
Zusammenpralle mit Straßenfahrzeugen auf Eisenbahnkreuzungen				196	201
abgeschränkt				23	34
unabgeschränkt				173	167
mit Blinklichtanlagen				9	10
Sonstige Unfälle				68	62
Bei diesen Unfällen wurden	Reisende	Bedienstete	Bahnfremde	Summe	Summe
getötet	8	9	65	82	51
durch eigene Schuld	5	6	52	63	47
Bahnverschulden	3	3	–	6	–
fremde Schuld und andere Umstände	–	–	13	13	4
schwer verletzt	31	31	64	126	126
durch eigene Schuld	16	14	40	70	91
Bahnverschulden	14	12	4	30	20
fremde Schuld und andere Umstände	1	5	20	26	15
<b>Anfahren an Sicherungsanlagen für Eisenbahnkreuzungen durch Straßenfahrzeuge</b>				<b>584</b>	<b>525</b>