

II-4543 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 2239/J

1992 -01- 2 2

A N F R A G E

der Abgeordneten Rosenstingl, Moser, Meischberger  
an den Bundesminister für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr  
betreffend Maßnahmen zur Erhaltung eines hohen Sicherheits-  
standards im Eisenbahnbetrieb

Die Serie spektakulärer Zugsunglücke in der letzten Zeit  
demonstrierte auf tragische Weise, daß sich bei dem grundsätzlich  
außerordentlich sicheren Verkehrssystem Eisenbahn durch Ver-  
säumnisse verschiedenster Art Sicherheitsmängel eingeschlichen  
haben.

So wurde anlässlich des S-Bahn-Unfalles in Süßenbrunn einerseits  
bekannt, daß das Fahrpersonal infolge der drückenden Per-  
sonalknappheit im aktiven Dienst in unverantwortlichem Ausmaß  
Überstunden leisten muß, was die Gefahr menschlicher Fehl-  
leistungen natürlich erheblich erhöht.

Andererseits zeigte sich zum wiederholten Mal, daß das Sicher-  
heitssystem INDUSI insofern eine Lücke aufweist, als im Fall  
räumlich beengter Verhältnisse (fehlender Bremsweg nach dem  
Hauptsignal) bei einer Beschleunigung nach dem Vorsignal der Zug  
nicht rechtzeitig zum Stehen gebracht werden kann.

Es zeigt sich also, daß sowohl in organisatorischer als auch in  
sicherheitstechnischer Hinsicht entscheidende Maßnahmen erforder-  
lich sind, um den Eisenbahnbetrieb wieder so sicher zu machen,  
wie die Fahrgäste dies zu Recht erwarten.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Herrn  
Bundesminister nachstehende

### A n f r a g e :

- 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?
- 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?
- 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?
- 4) Wann ist mit der Einführung des Sicherungssystems LZB (abgesehen vom Probetrieb 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?