

**II-9013 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode**

Nr. 4433/13

1993-03-10

A N F R A G E

des Abgeordneten Anschober, Freunde und Freundinnen

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

betreffend Bahnunfälle - Verkehrssicherheit

Eine Serie von Bahnunfällen erregten in den vergangenen Wochen hohe öffentliche Aufmerksamkeit. In diesem Zusammenhang wäre es notwendig, die Ursachen für diese Unfallserie konkret zu durchleuchten und ein Bündel von Maßnahmen von Verbesserungen der Verkehrssicherheit zu erarbeiten. Zusätzlich scheint es aber notwendig, auch die Sicherheitskritik an der Bahn zu relativieren, da nachweislich das Risiko im Straßenverkehr bedeutend höher ist als auf der Schiene.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten deshalb an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende schriftliche

ANFRAGE:

1. Welche Vergleichstudien des Unfallrisikos von Bahn, Flugzeug und Straße liegen dem Ministerium vor?
2. Wieviele Zugsunfälle ereigneten sich im Jahr 1992, wie beläuft sich der langjährige Durchschnitt von Zugsunfällen, was waren die konkreten Konsequenzen dieser Unfälle?
3. Wie sieht die Unfallbilanz im Straßenverkehr für 1992 aus?
4. Welche Frequenzsteigerungen konnten auf der Westbahnstrecke in den Jahren 1990 bis 1992 etwa in Wien Hütteldorf, Wien Matzleinsdorf, Linz, Wels und Attnang-Puchheim verzeichnet werden?

5. Wie hoch ist daran der Anteil an Hochgeschwindigkeitszügen, die Geschwindigkeiten von 160 km/h ausreichen (bekanntlich sind ab Geschwindigkeiten von 160 km/h optische Signale nicht mehr ausreichend)?
6. Am 1. März wird die erste Strecke nach dem deutschen ICE-Vorbild mit Linienzugsbeeinflussung ausgestattet werden. Welche Kosten waren für diese Strecke zwischen Linz und Wels notwendig? Welche Voraussetzungen waren dafür erforderlich?
7. Welche konkreten Planungen bestehen auf einen massiven Einstieg in diese Linienzugsbeeinflussung (EZB)? Welche Preise würden dafür anfallen? Welche Zeitpläne sind dafür ausgearbeitet?
8. In Flugzeugen wird grundsätzlich zu zweit geflogen. Lokführer stehen dagegen stundenlang alleine im Führerstand. Welche Maßnahmen zur Entlastung von Lokführern sind geplant? Ist etwa der Einsatz eines zweiten Lokführers langfristig eine zu untersuchende Möglichkeit? Wird eine andere Diensteinteilung für Lokführer zum Abbau der 14-Stunden-Dienste angestrebt? Liegen Belastungsanalysen für Lokführer vor? Wenn nein, werden derartige in Auftrag gegeben?
9. Im Flugverkehr sind halbjährliche strenge medizinische Kontrollen vorgeschrieben. Lokführer müssen nur alle 5 Jahre zum Arzt. Soll es hier zu einer Intensivierung der Kontrolle kommen?
10. Auch die Verdienstsituation der Lokführer ist im Vergleich zum Flugverkehr oder auch, wenn auch nicht so extrem, zum Schiffskapitän eine extrem bescheidene. Ist seitens der ÖBB an eine Veränderung des Verdienstschemas insofern gedacht, als derzeit das sehr magere Gehalt (im 10. Dienstjahr rund 18.000,--) in erster Linie durch Nacht- und Schichtdienste erhöht werden kann, dadurch aber auch die Belastung steigt und Reaktionszeiten sinken?