

II-4756 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode



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

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

Pr.Zl. 5905/104-4-91

2088 IAB

1992 -02- 06

zu 2069 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Flicker und Kollegen vom 3. Dezember 1991,
Zl. 2069/J-NR/1991 "mangelhafte Ausstattung
von Signalanlagen der ÖBB in Niederösterreich"
(Regionalanliegen Nr. 66)

Zum Motiventeil

Der bedauerliche Unfall in Süßenbrunn am 9. November 1991 ist weder auf "unübersichtliche Lichtzeichen" noch auf fehlende "zusätzliche Warnanlagen" zurückzuführen; als zentrale Ursache des Zugsunglückes ist die Nichtbeachtung des "Halt" zeigenden Signals durch den Triebfahrzeugführer anzusehen.

Dieser Tatbestand wird vom Triebfahrzeugführer nicht in Abrede gestellt und ist darüberhinaus durch ein Registriergerät belegt. Den Aufzeichnungen dieses Gerätes ist auch zu entnehmen, daß das auf Bremsweglänge vor dem Hauptsignal aufgestellte Vorsignal "Vorsicht" zeigte, somit also das "Halt" zeigende Hauptsignal ankündigte.

Beim gegenständlichen Triebwagenzug der Reihe 4020 handelt es sich um ein hoch abgebremstes Fahrzeug mit einer beträchtlichen Bremsleistung.

Ihre Fragen darf ich im einzelnen wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1, 2, 3, 4 und 5:

"Wurden in der Folge des Zugsunglücks von Süßenbrunn seitens der ÖBB Maßnahmen eingeleitet, um mögliche Gefahrenstellen im österr. Schienennetz zu erheben und zu beseitigen?"

Wenn ja, welche?

Wenn nein zu Frage 1, warum nicht?

- 2 -

Ist es richtig, daß von Mitarbeitern der ÖBB wiederholt auf das unübersichtlich angebrachte Lichtzeichen vor dem Bahnhof Süßenbrunn hingewiesen wurde?

Wenn ja, was wurde seitens der ÖBB unternommen?"

Ursache für das Zugsunglück in Süßenbrunn war - wie bereits erwähnt - menschliches Versagen durch den Triebfahrzeugführer. Aufgrund dieses Unfalls wurden umgehend umfassende Untersuchungen eingeleitet, deren abschließende Ergebnisse zum derzeitigen Zeitpunkt jedoch noch nicht vorliegen.

Bei den ÖBB ist die Sichtbarkeit der Haupt- und Vorsignale durch eisenbahnbehördlich genehmigte Vorschriften geregelt. Die für die Aufstellung der Signale maßgeblichen Bestimmungen (z.B. Sichtverhältnisse) sind eindeutig und für den Gesamtbereich der ÖBB einheitlich festgelegt.

Darüberhinaus sind alle Triebfahrzeugführer aufgefordert, aus ihrer Sicht problematisch erscheinende Signalsituierungen bekanntzugeben. Die aufgezeigten Fälle werden sofort und eingehend überprüft und einer diesbezüglichen Lösung (z.B. Veränderung der Signalstandorte, Aufstellung zusätzlicher Signale usw.) zugeführt.

Zu den Fragen 6 und 7:

"Mitarbeiter der ÖBB nennen für den Bereich Wien und Niederösterreich die in der Anfragebegründung aufgelisteten Gefahrenstellen. Welche Maßnahmen werden Sie in die Wege leiten, damit diese Gefahrenstellen so rasch wie möglich beseitigt werden?

Bis wann werden diese konkreten Maßnahmen durchgeführt werden?"

Aufgrund des Unfalls in Süßenbrunn haben die Oberste Eisenbahnbehörde und das Verkehrs-Arbeitsinspektorat umgehend umfassende Untersuchungen eingeleitet.

- 3 -

Die angeführten Bahnhöfe im Bereich der Südbahn, Ostbahn und Wiener Schnellbahn sind mit den örtlichen Gegebenheiten im Bahnhof Süßenbrunn, einem Kreuzungsbauwerk mit Schleifengleisen, nicht vergleichbar.

Im Zuge des Ausbaues des Gleiswechselbetriebes werden sämtliche Sicherungsanlagen dem modernsten Stand der Technik angepaßt. Darüberhinaus werden bei der Modernisierung der Sicherungsanlagen im österreichischen Streckennetz im Bereich von Vor- und Hauptsignalen grundsätzlich auch sogenannte Gleismagnete eingebaut (induktive Zugsicherung).

Zu den Fragen 8, 9 und 10:

"Gibt es für das österr. Schienennetz ähnlich wie für das österr. Bundesstraßennetz eine Zusammenstellung von besonderen Gefahrenstellen auf Grundlage der in den vergangenen Jahren festgestellten Unfälle oder beinahe - Unfälle?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja zu Frage 7., welche Maßnahmen wurden bisher konkret ergriffen, um die festgestellten besonderen Gefahrenstellen im österr. Schienennetz zu beseitigen?

Auf dem Schienennetz der Eisenbahnen kommt es - im Gegensatz zum Straßennetz - zu fast keinen Unfällen.

Das Streckennetz der ÖBB ist grundsätzlich als sicher anzusehen. Unterschiede zwischen den einzelnen Sicherungsanlagen ergeben sich aus der jeweiligen Bauart der Sicherungsanlagen, die durch betriebliche Maßnahmen ergänzt werden. Jedenfalls ist von einem gleichen Sicherheitsstandard im gesamten Netz auszugehen, bei Sicherungsanlagen älterer Bauart ist lediglich eine geringere Verkehrsdurchlässigkeit in Kauf zu nehmen, jedoch keine Verringerung des Sicherheitsstandards gegeben.

- 4 -

Eine Zusammenstellung von besonderen Gefahrenstellen nach Art des Straßenwesens unter Zugrundelegung des Unfallgeschehens kann daher im Eisenbahnbereich nicht sinnvoll vorgenommen werden.

Wien, am 3. Februar 1992

Der Bundesminister

