



II-8255 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

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. 5905/87-4-1992

3678/AB
4. Jan. 1993
3716/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Rosenstingl und Kollegen vom 4.11.1992,
Zl. 3716/J-NR/1992 "Sicherheitsstandard bei
den ÖBB - Nebenbahnen"

Zum Allgemeinen:

Der Zugleitbetrieb ist eine bei den ÖBB seit 1983 in Verwendung stehende Betriebsform. Zugleitbetriebe wurden für jene mäßig befahrenen Strecken geschaffen, die ansonsten wegen ihres krassen Mißverhältnisses zwischen Aufwendungen und Erträgen von der Einstellung bedroht wären.

Zur Unglücksserie auf der Strecke Wiener Neustadt - Puchberg am Schneeberg sei angemerkt, daß beim ersten Unfall am 11. September 1989 noch alle Bahnhöfe durch Mitarbeiter des Betriebsdienstes besetzt waren. Sowohl dieses Unglück als auch jene im Juni und August 1992 sind auf menschliches Versagen zurückzuführen, das bedauerlicherweise in keiner Betriebsform gänzlich ausgeschlossen werden kann.

Ihre Fragen darf ich im einzelnen wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Auf welchen ÖBB-Strecken wird derzeit das sogenannte Zugleit-system - wie auf der Schneebergbahn - im einzelnen eingesetzt und welchen Anteil am gesamten Betrieb macht dies hinsichtlich der Betriebslänge, welchen hinsichtlich der Zahl der gefahrenen Zugkilometer aus?"

- 2 -

Folgende Strecken mit Personenverkehr werden derzeit noch im Zugleitbetrieb mit Schnurlostelefon (wie im Sommer 1992 auf der Puchbergerbahn) geführt:

Obersdorf - Gaweinstal - Brünnerstraße

Gänsersdorf - Groß Schweinbarth

Friedberg - Oberwart

Wels - Grünau im Almtal

Mürzzuschlag - Neuberg Ort

Deutschkreutz - Lackenbach

Freiland - Markt St. Aegydt am Neuwalde

Freiland - Türnitz

Drösing - Zistersdorf Stadt

Strecken mit allen Formen des Zugleitbetriebes weisen eine Gesamtlänge von 712 km auf. Gemessen an der Gesamtlänge des ÖBB-Streckennetzes von 5623 km beträgt der Anteil der Strecke mit Zugleitbetrieb ca. 13 %.

Im Personenverkehr werden auf Strecken mit Zugleitbetrieb insgesamt derzeit jährlich 4,2 Mio. Zugkilometer erbracht. Im Verhältnis zu den gesamten Reisezugkilometern in der Höhe von 86,9 Mio. entspricht dies einem Anteil von ca. 5 %.

Zu Frage 2:

"Welche Kosten verursacht die Umstellung auf diese Betriebsform durchschnittlich pro Betriebskilometer und welche Einsparungen sind dadurch in der Folge zu erzielen bzw. welche sonstigen Gründe sind dafür maßgeblich?"

Die Kosten und dementsprechend auch die Rationalisierungseffekte sind streckenspezifisch unterschiedlich. Durch die Realisierung von Kostensenkungs- und Attraktivierungsprogrammen insgesamt kann die Kostendeckung von weit unter 10 % auf zwischen 20 und 35 % erhöht werden.

- 3 -

Zu Frage 3:

"Wie entwickelte sich die Zahl der schwerwiegenden, auf Übermittlungsfehler zurückzuführenden Unfälle auf den nach dem Zugleitsystem betriebenen Strecken im einzelnen seit der Umstellung gegenüber einem jeweils gleichen Zeitraum vorher?"

Seit Einführung des Zugleitbetriebes im Jahr 1983 gab es bisher 2 schwerwiegende Unfälle - vor Einführung dieses Systems - ein ähnlich schweres Zugunglück.

Zu Frage 4:

"Sollen weitere Strecken auf Zugleitbetrieb umgestellt werden, wenn ja, welche im einzelnen?"

Wie mir die ÖBB berichten, ist beabsichtigt die Strecken

Arnoldstein - Kötschach-Mauthen

Linz Urfahr - Aigen-Schlägl

Garmisch-Partenkirchen - Pfronten-Steinach

Spielfeld-Straß - Bad Radkersburg

Wieselburg a.d.Erlauf - Gresten

Ober Grafendorf - Wieselburg a.d. Erlauf

Ober Grafendorf - Mariazell

Waidhofen a.d. Ybbs - Lunz am See

auf Zugleitbetrieb umzustellen, wobei ich den Auftrag gegeben habe, auf Strecken, wo Personenverkehr betrieben wird, nicht das Zugleitsystem, wie es heuer im Sommer auf der Puchberger Strecke im Einsatz war, einzusetzen, sondern andere Formen des Zugleitbetriebes.

Zu Frage 5:

"Welche alternativen Sicherungssysteme für den Nebenbahnbetrieb finden derzeit in Österreich Anwendung, welche derartigen Systeme werden bei anderen Bahnverwaltungen eingesetzt?"

- 4 -

Nebenstrecken werden bei den ÖBB in zwei verschiedenen Formen betrieben.

Die erste ist die den Hauptstrecken entsprechende Betriebsform. Hier gibt es je nach örtlicher Situation vom einfachsten technischen Ausführungsstand bis zur höchstentwickelten Sicherungstechnik eine große Palette verschiedener Einrichtungen. Die zweite Betriebsform ist ein speziell für Nebenbahnen entwickelter Zugleitbetrieb.

In den Nachbarländern gibt es ähnliche Betriebsmodelle, wobei die Systeme - infolge unterschiedlicher Ausprägungsformen - nicht exakt miteinander vergleichbar sind.

Zu Frage 6:

"Wie verhalten sich die Zahlen innerbetrieblicher Unfälle einerseits sowie von Unfällen mit Straßenfahrzeugen andererseits auf Nebenbahnen zu jenen auf Hauptstrecken unter Berücksichtigung der gefahrenen Zugskilometer?"

Auf Hauptbahnen gab es im Jahr 1991 bei 121,5 Mio Zugkilometer 17 Zugzusammenstöße, auf Nebenbahnen gab es bei 12,6 Mio Zugkilometer 2 Zugzusammenstöße.

Zusammenpralle mit Straßenfahrzeugen gab es auf Nebenbahnen 197 und auf Hauptbahnen 56. Zusätzlich gab es 616 Straßunfälle, wo Straßenfahrzeuge an Sicherungsanlagen (z.B. Bahnschranken) der ÖBB anfahren.

Zu Frage 7:

"Sind angesichts der jüngsten Unfallserie Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf Nebenbahnen geplant bzw. bereits durchgeführt worden, wenn ja, welche?"

Aufgrund der genannten außergewöhnlichen Ereignisse sind derzeit folgende Maßnahmen in Planung bzw. in Arbeit:

- 5 -

- Forcierung des Zugfunks
- Einrichtung des Zugleitfunks auf Zugleitstrecken
(die Strecke Bad Fischau-Brunn und Puchberg am Schneeberg wird derzeit nachgerüstet)
- Verstärkter Neubau von Sicherungsanlagen
- Einführung einer Gegenzugsicherung für mäßig befahrene Strecken
- Permanente Kontrolle der Dienstvorschriften bezüglich ihrer Sicherheitsrelevanz in dazu geschaffenen, ständigen Ausschüssen
- Genaue Überprüfung der Arbeitsvorgaben und der Belastungen, denen Mitarbeiter ausgesetzt sind
- In besonderen Fällen Einschaltung der Betriebspsychologie zur Erforschung bisher unerklärlicher Fehlhandlungen
- Gezieltes Verhaltenstraining für Störungen an Sicherungsanlagen schon während der Grundausbildung
- Spezielles, gemeinsames Training für Lokführer und Fahrdienstleiter, die auf Zugleitstrecken Dienst versehen
- Genaue Analysierung außergewöhnlicher Ereignisse im "Informationsblatt der Betriebsdirektion", damit alle Mitarbeiter des Betriebsdienstes aus Fehlern, die von anderen begangen wurden, lernen können. Die Behandlung dieser Artikel ist im Dienstunterricht verpflichtend vorgeschrieben
- Verstärkte Überwachung der Mitarbeiter des ausführenden Betriebsdienstes
- Strengere Richtlinien für den Abzug vom Betriebsdienst
- Vorübergehende Besetzung von Betriebsstellen mit Fahrdienstleitern, insbesondere bei Bauvorhaben
- Einsatz einer Betriebsaufsicht zur Entlastung des Fahrdienstleiters bei Großbaustellen
- Verwendung von (transportablen) Containerstellwerken, um auch bei Bauarbeiten größtmöglichen sicherungstechnischen Schutz zu bieten.

Wien, am 23. Dezember 1992

Der Bundesminister