

2654/J XX.GP

ANFRAGE

des Abgeordneten Anschober, Freundinnen und Freunde
an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr
betreffend Sicherheit auf Nebenbahnen

Am 24. Juni 1997 stießen auf der eingleisigen Donauuferbahn im Streckenabschnitt Perg-Arbing zwei Triebwagen frontal gegeneinander. 88 Personen wurden zum Teil schwer verletzt. Es war dies innerhalb eines Jahres der dritte schwere Bahnunfall allein im oberösterreichischen Bereich der Donauuferbahn. Wie viele andere Nebenbahnen und Regionalbahnen auch wird die Bahnlinie am nördlichen Donauufer von Mauthausen nach Krems zwischen Perg und Krems im sogenannten Zugleitbetrieb nach der Verkehrsvorschrift 5 (V 5) betrieben. Dies bedeutet im Klartext, daß an der Strecke nur mehr ein Bahnhof mit einem Fahrdienstleiter besetzt ist und von diesem Bahnhof aus der Betrieb an der ganzen Strecke gesteuert wird (fallweise sind zusätzlich noch die Bahnhöfe Spitz und Krein-Bad Kreuzen mit Personal besetzt). Dem Fahrdienstleiter ist in dieser Situation keine Möglichkeit der Einflußnahme auf den Lauf der Züge gegeben, da die Strecke nicht - so wie bei Hauptbahnen - durch Signale geregelt wird, die etwa im Fall des Überfahrens eines Rot-Signals einen Zug sofort zum Stehen bringen. Die Sicherung des Zuglaufes erfolgt einzig und allein durch den Triebfahrzeugführer, der vom Fahrdienstleiter in den Zugleitbahnhöfen lediglich einen fotokopierten A 4-Zettel in die Hand gedrückt bekommt, auf dem in der Art eines Diagrammes der erlaubte Fahrweg dargestellt wird. Hat der Zug die bewilligte Strecke zurückgelegt, muß sich der Lokführer mit dem Zugleitbahnhof telefonisch in Verbindung setzen, seine Ankunft bestätigen und eine Voranfrage nach dem weiteren Fahrweg machen. Vergißt der Lokführer einer der beiden in einem unbesetzten Bahnhof kreuzenden Züge auf die Voranfrage und setzt die Fahrt fort, so ist ein Zusammenstoß vorprogrammiert.

Auf Grund der massiven Rationalisierungsmaßnahmen der letzten Jahre wurden dem Triebfahrzeugführer neben dem Fahren der Lok und dem Beachten der Signale weitere Tätigkeiten zugewiesen: Lokführer müssen fahren, Lautsprecheransagen durchführen, Fahrkarten verkaufen, den Zuglauf sichern und nicht zuletzt selber die Schranken schließen, bevor sie den Bahnhof verlassen (so etwas gibt es etwa an der Traisentalbahn im Bahnhof Hohenberg noch) .

Ähnliche Unfälle haben sich im vergangenen Jahr immer wieder ereignet. An der Schneebergbahn etwa hat es vor einigen Jahren innerhalb von zwei Wochen an exakt derselben Stelle mit jeweils denselben Zügen gleich zweimal schwere Zusammenstöße gegeben.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten aus diesem Grund an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr folgende schriftliche

ANFRAGE:

1. Wie lautet der Unfallbericht zum Eisenbahnunglück Perg in Oberösterreich?
2. Wieviele und welche Regionalstrecken der ÖBB werden derzeit durch einen Zugleitbetrieb betrieben? .
3. Auf welcher dieser Strecke kam es in den letzten 10 Jahren zu Unfällen? Welches war die konkrete Unfallsursache? Wieviele Verletzte und welcher Gesamtschaden entstanden im jeweiligen Einzelfall?
4. Welche Alternativen in Richtung mehr Sicherheit beim Zugbetrieb werden vom Verkehrsministerium bzw. der ÖBB geplant?
5. Welcher konkrete Investitionsbedarf besteht auf welcher Strecke?
6. In welchen konkreten Zeitetappen kommt es zur Erhöhung der Sicherheit des Zugbetriebes auf welchen konkreten Strecken und mit welchem konkreten Finanzierungsvolumen im jeweiligen Einzelfall?
7. Die Bahn ist mit Abstand das sicherste Verkehrsmittel. Wie sieht derzeit nach den Erhebungen des Kuratoriums für Verkehrssicherheit die Verkehrssicherheit von Schiene, Straße, Schiff bzw. Flugzeug im Vergleich in Österreich aus?