

# 561/AE XXI.GP

Eingelangt am: 23.11.2001

## ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Dr. Evelin Lichtenberger, Freundinnen und Freunde

betreffend dringliche sicherheitstechnische Verbesserungen der  
Außerfernbahnstrecke

Am 9. November dieses Jahres kam es auf der Strecke der Außerfernbahn in Tirol zu einem Zugzusammenstoß zwischen einem Regionalzug der DB Regio AG und einem Güterzug der ÖBB, der sechs zum Teil schwer Verletzte aus dem Kreis der Fahrgäste und des Fahrpersonals forderte. Im Gegensatz zur Interpretation sozialdemokratischer ÖBB-Gewerkschafter wurde dieser Unfall nicht dadurch verursacht, daß ein anderer Betreiber als die ÖBB auf dieser Strecke den Personenverkehr betreibt - diese Frage erscheint durch das Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland über den erleichterten Eisenbahndurchgangsverkehr auf den Strecken Mittenwald (Grenze) - Griesen (Grenze) und Ehrwald (Grenze) - Vils (Grenze), BGBl. Nr. 242/1957 idF III 58/1998, geregelt -, sondern durch krasse Sicherheitsmängel, die die Infrastruktur dieser Strecke infolge jahrzehntelanger Vernachlässigung aufweist.

Im speziellen fehlen auf dem österreichischen Streckenabschnitt der Außerfernbahn - im Gegensatz zum deutschen Streckenabschnitt - in einigen Bahnhöfen, z.B. auch im Bahnhof Bichlbach-Berwang, sowohl Ausfahrtssignale als auch Indusi-Magneten, die bei irrtümlichem Überfahren des Signals eine automatische Vollbremsung auslösen. Aus diesem Grund wurde der aufgrund menschlichen Versagens aus dem Bahnhof Bichlbach-Berwang ausfahrende Regionalzug der DB Regio AG nicht gestoppt. Er konnte ungehindert weiterfahren und vom ÖBB-Fahrdienstleiter, der diesen Vorfall bemerkt hat, nicht mehr angehalten werden, da zwischen den Lokomotivführern und den Fahrdienstleitern generell keine Funk- oder Handyverbindung besteht. Zusätzlich wurden auf dem österreichischen Streckenabschnitt der Außerfernbahn selbst dort, wo Ausfahrtssignale vorhanden sind (z.B. am Bahnhof Ehrwald), keine Indusi-Magneten eingebaut. "Überfährt" ein Zug an einem solchen Bahnhof aufgrund menschlichen Versagens ein Halt zeigendes Ausfahrtssignal, wird keine Zwangsbremse eingeleitet. Der Zug kann also auch in diesem Fall nicht gestoppt werden.

Der Unfall wäre auch verhindert worden, wäre die derzeit nicht in Verwendung stehende Fahrleitung in Betrieb gewesen: Dann wären erstens Elektrotriebfahrzeuge verkehrt, diese hätten vom Fahrdienstleiter des Bahnhofes Bichlbach-Berwang über Anordnung der Abschaltung der Fahrleitung und die bei Stromausfall verpflichtende Notbremsung gestoppt werden können, und zweitens wäre zum Unfallzeitpunkt gar kein Güterzug unterwegs gewesen, da die Betriebssituation im Güterverkehr nur infolge der fehlenden Elektrotraktion auf der steilen Strecke derart angespannt ist. Die Fahrleitung ist wiederum deshalb nicht in Betrieb, weil die ÖBB im Jahr 2000 der DB nachweislich mitteilten, daß der Bahnverkehr eingestellt werde und die - vorgesehene und auch budgetierte - Sanierung der schadhaften Fahrleitung auf deutschem Gebiet nicht mehr erforderlich sei. Diese wurde daraufhin folgerichtig von

der DB aus Sicherheitsgründen abgebaut, die ÖBB-unabhängige Bestandsgarantie von BM Schmid vom 5.10.2000 kam zu spät.

Seit der Übergabe des Personenverkehrs an die DB Regio haben Angebot und Frequenz einen deutlichen und erfreulichen Aufschwung genommen, wozu auch eine Vielzahl konkreter Maßnahmen seitens der Bahn- und Fahrgastinitiativen sowie der lokalen Politik beigetragen haben. Diese positive Entwicklung und insbesondere die körperliche Unversehrtheit der Fahrgäste sowie des Zugpersonals müssen gesichert werden, wozu neben dem Sicherstellen der nötigen rechtlichen Rahmenbedingungen vor allem die umgehende sicherheitstechnische Nachrüstung der Strecke auf den Stand der Technik gehört. In diesem Zusammenhang ist es unzumutbar und eigentlich eine Provokation, wenn im sogenannten „Generalverkehrsplan“ die Bestandssanierung Außerfernbahn nicht einmal mit einem konkreten Zeithorizont und einer Budgetierung versehen aufscheint, sohin offenbar unterbleiben soll.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

### **ENTSCHLIESSUNGSANTRAG:**

*Der Nationalrat wolle beschließen:*

Die Bundesregierung und insbesondere die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie wird aufgefordert, der Bedeutung der Außerfernbahn als sichere Verbindung des Außerfern mit den benachbarten Regionen sowie mit Innsbruck durch die ehestmögliche Einführung eines computerunterstützt(en) signalisierten Zugleitbetriebs Rechnung zu tragen.

Weiters werden Bundesregierung und insbesondere die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie aufgefordert, umgehend die nötigen Schritte im In- und Ausland für die ehestmögliche Wiederermöglichung elektrischer Traktion auf der Außerfernbahnstrecke zu setzen, insbesondere die nötigen kurzfristigen Festlegungen auch in budgetärer Hinsicht im Generalverkehrsplan zu treffen.

*In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Verkehrsausschuß vorgeschlagen.*