

II-12367 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVII. 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) 73 78 76  
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5905/55-4-90

*5838/AB*

*1990-08-29*

*zu 5842/J*

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der  
Abg. Wabl und Genossen vom 29. Juni 1990,  
Nr. 5842/J-NR/1990, "Regelungen des Bahn-  
betriebes bei Störungen"

Zum Motiventeil Ihrer Anfrage darf ich bemerken, daß grund-  
sätzlich zu unterscheiden ist, ob die Funktion einer Signal-  
bzw. Sicherungsanlage durch Störung (kurzfristig) oder auf-  
grund von Umbauarbeiten (längerfristig) eingeschränkt ist.

Zur Minimierung der Auswirkungen von spontan auftretenden und daher nicht vorhersehbaren Störungen an Sicherungsanlagen auf die Betriebsabwicklung werden seitens der Technik eine Reihe von Vorkehrungen getroffen. So sind zur Erhöhung der Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit u.a. die wesentlichsten Teile der Sicherungsanlage redundant ausgeführt bzw. sind abgestufte Rückfallebenen vorgesehen. Für Stromausfälle ist eine Notstromversorgung vorhanden. Störungen werden, soweit sie sich betriebsbehindernd auswirken, vom zuständigen Erhaltungsdienst der ÖBB unverzüglich behoben.

Im Gegensatz hiezu können Umbauarbeiten (z.B. Gleis- und Weichenneulagen, Arbeiten an Streckengleisen etc.) hinsichtlich Termin, Umfang und Auswirkungen auf die Sicherungsanlagen exakt voraus terminisiert werden. Die dabei zur Unterstützung des Fahrdienstleiters zur Anwendung kommenden sicherungstechnischen Maßnahmen reichen von der vorüber-

- 2 -

gehenden Anpassung der Sicherungsanlagen über den zeitweisen eingleisigen Betrieb bis zum Einsatz von provisorischen Verkehrsstellen. Die jeweils einzusetzenden sicherungstechnischen Maßnahmen werden wesentlich von der Dauer der Umbauarbeiten bestimmt, da für ihren Auf- und Abbau unterschiedlich lange Anpaßarbeiten an den betroffenen Sicherungsanlagen erforderlich sind. Während dieses Zeitraumes müssen die Sicherungsanlagen teilweise oder zur Gänze außer Betrieb gesetzt werden und die Betriebsabwicklung ist nur mit eingeschränkter sicherungstechnischer Unterstützung durchführbar.

Daraus ist ersichtlich, daß sowohl im Fall von Störungen als auch bei Umbauarbeiten immer ein gewisser Zeitraum bestehen bleibt, der selbst bei Einsatz modernster Technik nicht abgedeckt werden kann. Für diesen Zeitraum wird die Sicherheitsverantwortung für das Betriebsgeschehen letztendlich in jedem Fall bei den betroffenen Mitarbeitern verbleiben müssen.

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

"Was wurde angesichts der letzten Unfälle seitens des Ministeriums dagegen unternommen, das Restrisiko, verursacht durch Störungen der Signalanlagen und durch das "Zugmeldeverfahren", zu verringern?"

Gibt es gemeinsame Überlegungen mit den ÖBB zur Verminderung dieses Restrisikos?

a) Wenn ja, welche?

b) Wenn nein, warum nicht?"

Seitens der ÖBB werden laufend entsprechende Maßnahmen gesetzt, um eine Erhöhung der Sicherheit des Bahnbetriebes, sowohl in technischer als auch in betrieblicher Hinsicht, zu erreichen.

- 3 -

Insbesondere sind folgende Aktivitäten hervorzuheben:

- Die in den Verkehrsstellen noch zu einem überwiegenden Teil bestehenden, nicht mehr zeitgemäßen und störungsanfälligen Sicherungsanlagen werden verstärkt durch moderne, dem heutigen Stand der Technik entsprechende, Klein-, Mittel- und Zentralwerksanlagen ersetzt.

Durch den Einsatz neuester Technologie wird insbesondere eine Erhöhung der Verfügbarkeit (weniger Störanfälligkeit) und somit ein wesentlich geringeres Restrisiko erreicht.

- Auf zwei- und mehrgleisigen Strecken wird insbesondere der Einbau bzw. die Nachrüstung von Gleiswechselbetrieb forciert.

Bei vorhandenem Gleiswechselbetrieb kann im Zuge der Sperre eines Streckengleises infolge Umbauarbeiten die Betriebsabwicklung auf dem anderen Streckengleis bei voll funktionsfähiger Sicherungsanlage - ohne Restrisiko - durchgeführt werden.

- Die Einrichtung des Zugbahnenfunkes auf dicht befahrenen Strecken bringt neben einer wesentlichen Steigerung der Leistungsfähigkeit insbesondere eine bedeutende Erhöhung der Sicherheit mit sich.
- Die Sicherheitsfahrschaltung (Sifa) bewirkt, daß die Lokomotive bzw. der gesamte Zug bei Ausfall des Triebfahrzeugführers nach kurzer Zeit zum Stillstand gebracht wird.
- Entwicklung des elektronischen Zugmeldeverfahrens.
- Installierung einer verbesserten Notabschaltung der Fahrleitung.

- 4 -

- Verstärkte Schulungstätigkeiten (insbesondere im Hinblick auf Störtraining).

Zu Frage 3:

"Was war genau die Ursache des letzten Unglücks auf der Strecke Wartberg-Kindberg?"

Die Ursache des Unfalles vom 23. Juni 1990 zwischen den Bahnhöfen Wartberg im Mürztal und Kindberg ist auf mangelhafte Prüfung der Fahrstraße durch den Fahrdienstleiter sowie auf unterlassene Einleitung einer Schnellbremsung durch den Triebfahrzeugführer (obwohl eine unrichtige Zugfahrstraße vorlag) zurückzuführen.

Zu Frage 4:

"Wie groß war der Personen- und finanzielle Schaden bei diesem letzten Zugunglück?"

1 Todesopfer (ÖBB-Triebfahrzeugführer), 10 Verletzte sowie ca. 50 Mio S Sachschaden.

Zu Frage 5:

"Gibt es Berechnungen darüber, was die Installierung eines weiteren Sicherheitssystems kosten würde?

a) Wenn ja, wie hoch wären die Kosten?"

Zu den weiteren Sicherheitssystemen sind insbesondere der bereits erwähnte Gleiswechselbetrieb, das induktive Zugbeeinflussungssystem (INDUSI) und das Videopult-System zu zählen.

Durch den konsequent verfolgten Weg, jede neue Sicherungsanlage ausschließlich mit Gleiswechselbetrieb auszuführen und bestehende Strecken verstärkt damit nachzurüsten, ist von dem rund 1.600 km umfassenden zweigleisigen Streckennetz der ÖBB zur Zeit bereits mehr als ein Drittel im Gleiswechselbetrieb

- 5 -

befahrbar. Die vollständige Ausrüstung mit Gleiswechselbetrieb erfordert einen finanziellen Aufwand von rd. 1,8 Mrd S.

Beim induktiven Zugbeeinflussungssystem (INDUSI) werden an den Standorten der Vorsignale (sie sind auf Bremsweglänge vor den Hauptsignalen angeordnet) und der Hauptsignale punktförmige Informationen an das Triebfahrzeug übermittelt. Dadurch wird die Beachtung der Signale durch den Triebfahrzeugführer erzwungen und ein unerlaubtes Überfahren haltzeigender Signale verhindert. Das rund 3.500 km lange umfassende Hauptstreckennetz der ÖBB ist bereits lückenlos mit INDUSI ausgerüstet, wofür die finanziellen Aufwendungen bisher rd. 225 Mio S betragen.

Bei Zentralstellwerksanlagen in betrieblich bedeutenden Bahnhöfen (wie z.B. Linz Hbf) kommt als wesentliche Unterstützung des Fahrdienstleiters das Videopult-System zum Einsatz. Er vereinigt die Funktionen einer Bedienebene für das Zentralstellwerk mit einzelnen Aufgaben der Betriebsführung in einem System. Das darin integrierte "elektronische Zugmeldeverfahren" bietet im Falle bestimmter Störungen des Zentralstellwerkes eine Rückfallebene, die den Fahrdienstleiter zu einer den Betriebsvorschriften entsprechenden Handlungsweise zwingt und dadurch das Restrisiko wesentlich verringert.

Die Kosten des Videopult-Systems für Linz Hbf betrugen rd. 22 Mio S.

Zu Frage 6:

"Warum wurde Uttenthalers Konzept von den ÖBB nicht angenommen?"

Die Anlage des Dipl.-Ing. Uttenthaler entspricht in ihrer derzeitigen Konzeption in wesentlichen Punkten nicht den in- und ausländischen Stand der Technik.

- 6 -

Im Hinblick darauf, daß das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr selbstverständlich an jeder erfolgversprechenden Neuentwicklung interessiert ist, das Konzept des Dipl.-Ing. Uttenthaler in seiner derzeitigen Form jedoch jedenfalls verbesserungsbedürftig ist, wurden die ÖBB Anfang Juli 1990 beauftragt, das gegenständliche System als zusätzliche Informationseinrichtung bei der Betriebsabwicklung mittels "Zugmeldeverfahren" unter Einbeziehung der zuständigen Fachstellen im Hinblick auf die erforderlichen Verbesserungsmöglichkeiten zu überprüfen. Ein entsprechendes Informationsschreiben erging auch an Herrn Dipl.-Ing. Uttenthaler.

Wien, am 29. August 1990

Der Bundesminister

