



REPUBLIK ÖSTERREICH
Der Bundesminister für Verkehr
Pr.Zl. 5905/9-1-1981

II-2394 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

10721AB
1981-05-15
zu 10971J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. Dr. Ofner, Grabher-Meyer,
Probst, Nr. 1097/J-NR/1981 vom 1981
03 23, "ÖBB - wirksame Maßnahmen zur
Vermeidung von Eisenbahnunfällen"

Ihre Anfrage beehre ich mich, wie folgt zu beantworten:

Zu 1

Auf dem Gebiete der Eisenbahnsicherungstechnik befindet sich derzeit noch bei keinem Eisenbahnunternehmen ein vollelektronisches Stellwerk im Einsatz. Gegenwärtig werden erst Labor- bzw. Testmodelle entwickelt bzw. geprüft. Die schon bisher erkennbaren Schwierigkeiten beim Einsatz elektronischer Stellwerke im täglichen Eisenbahnbetrieb lassen auch den serienmäßigen Einsatz solcher Anlagen in den nächsten Jahren nicht erwarten.

Gegenwärtig findet die Elektronik in Eisenbahnsicherungsanlagen als Zusatztechnik, wie z.B. Zugnummernmeldeanlagen und Achszähleinrichtungen zur Streckengleisfreimeldung, als Ergänzung zur klassischen Stellwerkstechnik Anwendung.

Derzeit sind in allen größeren Bahnhöfen der ÖBB, aber auch in vielen kleineren Bahnhöfen elektrische Sicherungsanlagen im Einsatz. Diese sind zum Teil von moderner Bauart, in der sogenannten Spurplantechnik, zum anderen Teil mit der etwas älteren sogenannten Funktastentechnik ausgerüstet. Beide Techniken sind jedoch in Bezug auf die Wirksamkeit ihrer Kontroll- und Überwachungseinrichtungen gleichwertig.

Neben diesen Sicherungsanlagen stehen derzeit noch folgende Kontroll- und Überwachungseinrichtungen bei den ÖBB im Einsatz:

- Sicherheitsfahrerschaltung (Sifa) für nur von einem Mann geführte Lokomotiven
Die Sicherheitsfahrerschaltung bewirkt, daß die Lokomotive bzw. der gesamte Zug bei Ausfall des Triebfahrzeugführers nach kurzer Zeit zum Stillstand gebracht wird.

- Induktive Zugbeeinflussung (Indusi)
Mit dieser Einrichtung wird die Reaktion des Triebfahrzeugführers auf die Signalstellung überwacht (Vorsignal - Vorsicht, Hauptsignal - Halt). Bleibt eine Reaktion des Triebfahrzeugführers aus, wird automatisch eine Schnellbremsung eingeleitet. Das bedeutet, daß durch die induktive Zugbeeinflussung eine permanente automatische Überwachung des jeweiligen Zuges erfolgt. Zur ordnungsgemäßen Funktion dieser Sicherheitsanlage bedarf es technischer Einrichtungen auf dem Triebfahrzeug und der Strecke. Derzeit sind noch nicht alle Triebfahrzeuge für Streckendienste, die auf "Indusi-Strecken" verkehren, mit dieser Einrichtung ausgestattet. Die Nachrüstung der Triebfahrzeuge erfolgt jedoch laufend, wobei auf die Bedeutung der Triebfahrzeugreihe, ihres Einsatzgebietes sowie der technischen, personellen und finanziellen Möglichkeiten Bedacht genommen wird. Bisher wurden rund 2.900 km des Streckennetzes der ÖBB, das entspricht ca. 50 % der zur Umstellung vorgesehenen Streckenlänge, mit der induktiven Zugbeeinflussung ausgerüstet.

- Zugbahnfunk

Die Einrichtung des Zugbahnfunkes auf dicht befahrenen Strecken bringt neben einer bedeutenden Erhöhung der Sicherheit eine sehr wesentliche Steigerung der Leistungsfähigkeit mit sich.

Derzeit ist der Zugbahnfunk auf der Tauernbahn zwischen Schwarzach/St. Veit und Villach und auf der Westbahn zwischen Hall in Tirol und Bludenz möglich. Die auf diesen Strecken eingesetzten modernen Triebfahrzeuge sind mit Zugbahnfunkgeräten ausgerüstet.

Zu 2

Die ÖBB sind seit Jahren bemüht, durch verstärkte Investitionstätigkeit auf dem Gebiete der Eisenbahnsicherungstechnik Unfälle durch menschliches Versagen zu verhindern. In den letzten zehn Jahren sind 68 Bahnhöfe mit Gleisbildstellwerken mit automatischer Gleisfreimeldung ausgerüstet worden. Zur Zeit sind neun weitere solcher Anlagen im Bau. Während vor zehn Jahren für solche Anlagen noch ca 50 Mio S pro Jahr ausgegeben wurden, waren es 1980 bereits rund 300 Mio S. Die modernen Eisenbahnsicherungsanlagen, die von den ÖBB eingesetzt werden, sind mit einer automatischen Gleisfreimeldeanlage ausgerüstet, die es dem Fahrdienstleiter unmöglich macht, zwei Züge auf das selbe Gleis einfahren zu lassen. Damit wird eine der Hauptursachen für Eisenbahnunfälle ausgeschaltet.

Es ist leider aus personellen und finanziellen Gründen unmöglich, alle vorhandenen mechanischen Sicherungsanlagen schlagartig durch neue zu ersetzen, wobei aber eindeutig festgehalten werden muß, daß diese mechanische Anlagen allen Sicherheitserfordernissen entsprechen und in fast allen Fällen nur dann die Gefahr einer z.B. "Besetzten Einfahrt" besteht, wenn zwei Bedienstete, nämlich Fahrdienstleiter und Stellwerkswärter, bei der Fahrstraßenprüfung (Prüfung des Gleises auf Freisein von Fahrzeugen) gleichzeitig "menschlich versagen".

Selbst bei Einsatz modernster Technik wird man aber im Störfall auch auf das richtige Handeln des Bedieners angewiesen bleiben.

Das Ausbauprogramm für die nächste Zeit ist abgestimmt auf die Erfordernisse des Nahverkehrs und wird kontinuierlich mit den Streckenausbauten verwirklicht.

Um das Ausbauprogramm beschleunigen zu können, wurde über Auftrag der ÖBB durch die Industrie ein vereinfachtes elektrisches Mittelstellwerk entwickelt, das ab Mai 1981 getestet wird und im Bewährungsfall überalterte mechanische Sicherungsanlagen in einfachen Bahnhöfen ersetzen soll. Dieses Stellwerk wird, da eine automatische Gleisfreimeldung integriert ist, Unfälle wie jenen im Bahnhof Frastanz hinkünftig ausschließen.

Für die Jahre 1981 bis 1983 ist der Einsatz von sechs solcher vereinfachter Mittelstellwerke für den Direktionsbereich Wien, 13 für den Direktionsbereich Linz, vier für den Direktionsbereich Innsbruck und acht für den Direktionsbereich Villach vorgesehen. Im Jahre 1984 werden 15 bis 20 dieser vereinfachten elektrischen Mittelstellwerke errichtet.

Was die Sicherheitsfahrerschaltung und die induktive Zugbeeinflussung anlangt, erfolgt die Umstellung der Triebfahrzeuge bzw. Strecken kontinuierlich.

Auf dem Gebiet des Zugfunkes ist für den Herbst dieses Jahres die Aufnahme des Probetriebes im Bereich Bludenz - Buchs bzw. Lindau geplant. Der Regelbetrieb ist ab Frühjahr 1982 vorgesehen.

Wien, 1981 05 12
Der Bundesminister

