

II-8010 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIK ÖSTERREICH  
DER BUNDESMINISTER FÜR  
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR

MAG. VIKTOR KLIMA

Pr.Zl. 5905/79-4-1992

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

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
Wabl, Anschöber, Freundinnen und Freunde vom  
14.10.1992, Zl. 3603/J-NR/1992 "Zugkollisionen"

3580 IAB  
1992 -12- 14  
zu 3603 IJ

Zum Allgemeinen:

Zugkollisionen, deren Ursachen menschliches Versagen zugrunde liegen, können nur durch massiven Einsatz einer zeitgemäßen Sicherungstechnik vermieden werden. Wenn technische Sicherungseinrichtungen nicht vorhanden sind oder vorübergehend ausfallen, ist die Möglichkeit menschlicher Fehlhandlungen gegeben. Dies liegt in der Natur des Menschen und ist nicht allein auf den Eisenbahnbetrieb beschränkt. Die ÖBB sind bemüht, durch Personalauswahl, aufwendige Ausbildung, ständige Schulung, innerdienstliche Vorgaben und Kontrolle das in dieser parlamentarischen Anfrage zitierte "Restrisiko" so gering wie möglich zu halten.

Trotz des bei Zugunfällen entstandenen Leids und Schadens besteht bei einer Dramatisierung in der Öffentlichkeit die Gefahr, daß Reisende auf den noch weit unsichereren Straßenverkehr abwandern, wo Tote eine geringere Medienwirksamkeit aufweisen.

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Welche Konsequenzen wurden aus den oben angeführten Unfällen gezogen?"

In den vergangenen Jahren wurden aus den genannten außergewöhnlichen Ereignissen folgende Konsequenzen gezogen:

- Forcierung des Zugfunks
- Einrichtung des Zugleitfunks auf Zugleitstrecken
- 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 Fahrdienstleiter, 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.

- 3 -

Zu Frage 2:

"Wie lange wird es Ihrer Einschätzung nach dauern, bis sämtliche zweigleisigen Strecken mit Gleiswechselbetrieb ausgestattet sind?"

Mit den, den Österreichischen Bundesbahnen in den letzten Jahren für Erneuerungen und Investitionen auf dem Sektor der Sicherungstechnik zur Verfügung gestandenen Mittel konnte rd. die Hälfte aller zweigleisigen Strecken mit Gleiswechselbetrieb ausgerüstet werden. Unter der Voraussetzung, daß in Zukunft der Mitteleinsatz etwa im gleichen Umfang erfolgt, wird es nach heutiger Einschätzung rd. 15 bis 20 Jahre dauern, bis sämtliche zweigleisige Strecken mit Gleiswechselbetrieb ausgestattet sind.

Zu Frage 3:

"Inwieweit sind die herkömmlichen Signaleinrichtungen und die Linienzugbeeinflussung getrennte Systeme? Werden beide Systeme von ein und denselben Gleisfreimeldeanlagen, Weichenstellungsmeldern, Stromquellen und dgl. versorgt?"

Die herkömmlichen Signaleinrichtungen bzw. Sicherungsanlagen erfüllen bei jeder Zugfahrt im Wesentlichen folgende Funktionen:

- Prüfung der Zulässigkeit der Fahrt (Fahrtausschlüsse, Gegenfahrten)
- Freiprüfung der Gleise und Weichen (Gleisfreimeldeanlagen),
- Stellung und Überwachung der Weichen (Weichenantrieb und Weichenstellungsmelder)
- Anzeige des aufgrund der vorstehenden Prüfung zulässigen Signalbegriffes (Halt, Frei, Frei mit Geschwindigkeitsangabe) an den zugehörigen ortsfesten Signalen

Durch diese Signale wird der Triebfahrzeugführer auf optischem Wege darüber informiert, ob und mit welcher Geschwindigkeit er die Fahrt beginnen oder fortsetzen darf.

Die Linienzugbeeinflussung (LZB) hat die Aufgabe die

- von den Sicherungsanlagen in der beschriebenen Weise bewirkten Weichenstellungen und Signalbegriffe,
- im jeweiligen Streckenabschnitt zulässige Geschwindigkeit,
- von den Zügen übermittelten Zugdaten

in einer Rechnerzentrale zu verarbeiten und daraus Fahrbefehle für die im Bereich dieser Rechnerzentrale verkehrenden Züge zu ermitteln. Diese Fahrbefehle werden auf induktivem Weg über ein in der Gleismitte verlegtes Kabel (Linienleiterkabel) und die auf jedem Triebfahrzeug montierte Antenne an das Fahrzeuggerät übertragen. Auf dem Führerstand wird die momentan zulässige Geschwindigkeit angezeigt und dauernd überwacht. Dies bedeutet, daß bei einem Überschreiten der zulässigen Geschwindigkeit automatisch eine Bremsung eingeleitet wird und dadurch die Sicherheit in jedem Augenblick gewährleistet ist.

Aufgrund der voranstehenden Darstellungen kann zusammenfassend festgehalten werden, daß

- die herkömmlichen Signaleinrichtungen bzw. Sicherungsanlagen und die Linienzugbeeinflussung verschiedene Systeme sind,
- die herkömmlichen Signaleinrichtungen bzw. Sicherungsanlagen als System für sich alleine funktionsfähig sind,
- die Linienzugbeeinflussung auf den bereits bestehenden herkömmlichen Signaleinrichtungen bzw. Sicherungsanlagen aufsetzt,
- die Linienzugbeeinflussung aufgrund der beschriebenen, engen Verbindung mit den herkömmlichen Signaleinrichtungen bzw. Sicherungsanlagen mit den erforderlichen Daten von denselben Gleisfreimeldeanlagen, Weichenstellungsmeldern, Stromquellen (auch Notstromversorgung) versorgt wird.

- 5 -

Zu Frage 4 a), b), c), d), e) und f):

"Im Zusammenhang mit den oben angeführten Zugkollisionen ergeben sich folgende Fragen:

- a) Gibt es ausführliche Unfallberichte und Analysen? Wenn ja, was ist das Ergebnis der einzelnen Unfallberichte?
- b) Wieviele Personen kamen jeweils zu Schaden?
- c) Wie hoch sind die jeweiligen Sachschäden?
- d) In welchen Fällen handelt es sich um Strecken mit vollwertigem Streckenblock?
- e) Wie lange dauert diese Störung oder dieses Außer-Betriebs-Sein schon an?
- f) Bei wievielen Unfällen war der Streckenblock unmittelbar vor Unfall außer Betrieb?"

19. August 1992, Grünbach (gerichtssanhängig):

- a) Nichtbeachtung der laut Zuglaufblatt vorgeschriebenen Kreuzung sowie Unterlassung der laut Zuglaufblatt in der Zuglaufstelle Grünbach am Schneeberg vorgeschriebenen Zuglaufmeldung durch den Triebfahrzeugführer des Regionalzuges 6411.
- b) 7 tote Reisende, 51 verletzte Reisende
- c) ca. 2 Mio S
- d) Kein Streckenblock
- e) Keine Störung
- f) -

3. Juni 1992, Grünbach (gerichtsanhängig):

- a) Nichtbeachtung der laut Zuglaufblatt vorgeschriebenen Kreuzung in der Zuglaufstelle Grünbach am Schneeberg durch den Triebfahrzeugführer des Z 6411, in der Meinung, die Fahrerlaubnis von der Zuglaufmeldestelle Willendorf bis Puchberg am Schneeberg erhalten zu haben. Darüber hinaus Unterlassung von Zuglaufmeldungen.
- b) 2 tote Reisende, 22 verletzte Reisende
- c) S 510.000,--
- d) Kein Streckenblock
- e) Keine Störung
- f) -

5. Dezember 1990, Bischofshofen (gerichtsanhängig):

- a) Mangelhafte Verständigung zwischen Fahrdienstleiter-Innendienst und Fahrdienstleiter-Außendienst. Unvollständige Eintragung im Zugmeldebuch. Ungenügendes Wissen des Fahrdienstleiter-Innendienstes um das Betriebsgeschehen.
- b) 20 verletzte Reisende
- c) S 203.000,--
- d) Streckenblock (untauglich, siehe f)
- e) Ab 9.48 Uhr zusätzlich Signalstörung bei Block Bischofshofen 1
- f) Untauglicher Streckenblock zwischen Bahnhof Bischofshofen und Block Bischofshofen 1 wegen Kabelarbeiten ab 9.15 Uhr. Unfallzeitpunkt: 10.47 Uhr

3. August 1990, Schützen am Gebirge:

- a) Nichteinhaltung der Kreuzungsvereinbarung für Z 7815 und Z 70840 durch den Geschäftsführer des Bahnhofes Schützen am Gebirge.
- b) 15 verletzte Reisende
- c) S 3,0 Mio
- d) Kein Streckenblock
- e) Keine Störung
- f) -

23. Juni 1990, Kindberg:

- a) Bildung einer unrichtigen Fahrstraße für Z 57713 durch den Fahrdienstleiter des Bahnhofes Wartberg im Mürztal, und zwar auf Streckengleis 2 anstelle Streckengleis 1. Unterbliebenes Anhalten des Z 57713 trotz fehlender Verständigung über ein Fahren auf dem Gegengleis.
- b) 9 verletzte Reisende
- c) 50,2 Mio S

- 7 -

- d) Streckenblock (untauglich siehe f)
- e) Sicherungsanlage des Bahnhofes Wartberg im Mürztal wegen Ausfall der Ortsnetzanspeisung ab 17.05 Uhr außer Betrieb.
- f) Streckenblock durch Ausfall der Sicherungsanlage im Bahnhof Wartberg untauglich. Unfallzeitpunkt: 20.35 Uhr

22. Juni 1990, Neusiedl am See:

- a) Abfertigung des Z 7815 auf das mit Z 70840 noch besetzte Streckengleis durch den Fahrdienstleiter Neusiedl am See.
- b) 25 verletzte Reisende
- c) 5,0 Mio S
- d) Kein Streckenblock
- e) Keine Störung
- f) -

11. September 1989, Willendorf:

- a) Weiterfahrt des Z 6404 durch den Triebfahrzeugführer ohne Abfahrauftrag. Unterlassene Anhaltemaßnahme durch den Zugführer, obwohl keine Zustimmung zur Abfahrt vorlag.
- b) 1 toter Reisender, 11 verletzte Reisende
- c) 4,5 Mio S
- d) Kein Streckenblock
- e) Keine Störung
- f) -

30. August 1989, Bregenz:

- a) Irrtümlicher Auftrag zum Freistellen des Ausfahrtsignales für Z 167 nach dem Streckengleis 1 anstelle Streckengleis 2 durch den Fahrdienstleiter-Außendienst. Befolgung des falschen Auftrages durch den Stellwerkswärter ohne Rückfrage beim Fahrdienstleiter.

- 8 -

- b) 1 toter Reisender, 31 verletzte Reisende
- c) 50 Mio S
- d) Streckenblock (untauglich siehe f)
- e) Keine weitere Störung
- f) Streckenblock wegen Arbeiten zur Inbetriebnahme des Mittelstellwerkes Bregenz seit 23. August 1989 außer Betrieb gesetzt.

### 3. April 1989, Matri:

- a) Mangelhafte Fahrstraßenprüfung durch den Fahrdienstleiter der Betriebsstelle Ellbögen; Nichtbeachtung von Vorschreibungen in der Fahrtanweisung durch den Kleinwagenführer und den Triebfahrzeugführer der Nebenfahrt NO 9. Weiters hatte der Kleinwagenführer keine Zustimmung zur Abfahrt aus der Betriebsstelle Ellbögen mit vorgeschriebenen Wortlaut erhalten.
- b) 19 verletzte Reisende
- c) S 750.000,--
- d) Streckenblock (untauglich siehe f)
- e) Keine weitere Störung
- f) Wegen Tunnelaufweitungs-, Oberbau- und Fahrleitungsarbeiten wurde am 28. März 1989 die Betriebsstelle Ellbögen zwischen den Bahnhöfen Patsch und Matri eingerichtet sowie durchgehend mit einem Fahrdienstleiter besetzt. Das Streckengleis 1 zwischen Ellbögen und Patsch wurde gesperrt und zu einem Baugleis erklärt. Zwischen Ellbögen und Matri bestand zweigleisiger Betrieb; der Streckenblock war untauglich.

### 18. September 1987, Lambach:

- a) Der Fahrdienstleiter Lambach unterließ das Zugmeldeverfahren für die Fahrt des Z 740 auf dem falschen Streckengleis 1 und holte für diese Fahrt auch nicht die Richtungszustimmung vom Fahrdienstleiter der Abzweigung Neukirchen bei



- 9 -

Lambach ein. Beide Fahrdienstleiter führten keine vereinbarenden Gespräche bezüglich einer Kreuzungsänderung des Z 169 mit Z 740.

- b) 3 tote Reisende, 70 verletzte Reisende
- c) 70,5 Mio S
- d) Streckenblock (untauglich siehe f)
- e) Keine weitere Störung
- f) Streckengleis 2 zwischen Bahnhof Lambach und Abzweigung Neukirchen bei Lambach wegen Oberbauarbeiten gesperrt. Dadurch in diesem Abschnitt Falschfahren und kein Streckenblock in Fahrtrichtung Salzburg.

3. Mai 1987, Kraubath:

- a) Keine Sperre des Streckengleises nach vermutetem Schienenbruch. Für die Aufklärungsfahrt wurde die taugliche Sicherungsanlage mit Absicht nicht bedient. Die bei Besetzung eines Streckenabschnittes in der Betriebsvorschrift festgelegten Maßnahmen wurden vom Fahrdienstleiter unterlassen. Da die Wirksamkeit der Sicherungsanlage gleichsam umgangen wurde, konnte der nachfolgende Zug bei freizeigendem Signal in den besetzten Blockabschnitt einfahren.
- b) Kein Personenschaden
- c) 7,5 Mio S
- d) Streckenblock
- e) Keine Störung
- f) Streckenblock tauglich

27. April 1984, Drösing:

- a) Einfahrt des Z 44028 in den mit Z 63414 besetzten Streckenabschnitt durch Verschulden des Fahrdienstleiters.
- b) Kein Personenschaden
- c) 4,3 Mio S

- 10 -

- d) Streckenblock (untauglich siehe f)
- e) Keine weitere Störung
- f) Außerbetriebsetzung der Streckenblockeinrichtung wegen Umbau der Sicherungsanlage im Bahnhof Hohenau 3 Wochen vor dem Unfall.

6. Juni 1982, Leobersdorf:

- a) Das Liegenbleiben des Z 230 zwischen dem Blockposten Leobersdorf 1 und dem Bahnhof Leobersdorf wurde als Blockstörung interpretiert. Blockwärter und Fahrdienstleiter haben alle für einen solchen Fall vorgesehenen Vorschriftenbestimmungen mißachtet und Z 650 in den mit Z 230 besetzten Streckenabschnitt Einfahrt gegeben.
- b) 4 tote Reisende, 56 verletzte Reisende
- c) 46,2 Mio S
- d) Streckenblock
- e) Keine Störung
- f) Streckenblock tauglich

27. Jänner 1982, Brenner:

- a) Angabe der Rückblockung durch unerlaubten Eingriff in die wegen einer Störung untauglich gewordenen Sicherungsanlagen durch den Blockwärter, der infolge Verschlafens auf den beim Blocksignal verhaltenen Güterzug vergessen hatte.
- b) Keine Verletzten
- c) 2,9 Mio S
- d) Streckenblock (untauglich siehe f)
- e) Keine weitere Störung
- f) Ab 26. Jänner 1982, 19.55 Uhr, Blockstörung, die eine Untauglichkeit bewirkte. Unfallzeitpunkt: 5.30 Uhr

- 11 -

1. Jänner 1982, Raasdorf:

- a) Unerlaubtes Überfahren des haltezeigenden Ausfahrssignales durch den Triebfahrzeugführer des Z 85528, nachdem der Fahrdienstleiter des Bahnhofes Raasdorf mißverständliche Handsignale gegeben hatte.
- b) 9 verletzte Reisende
- c) S 155.000,--
- d) Kein Streckenblock
- e) Keine Störung
- f) -

Wien, am 14. Dezember 1992

Der Bundesminister

