



II-10615 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

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

Pr.Z1. 5905/47-4-1993

4472 /AB

ANFRAGEBEANTWORTUNG
betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Anschöber, Freunde und Freundinnen vom
14.5.1993, Z1. 4846/J-NR/1993,
"Zugkollisionen"

1993-07-09

zu 4846 /J

Zu den Fragen 1 und 2:

"Wieviele Bahnkilometer der ÖBB sind ohne Streckenblock?"

Wieviele Bahnkilometer anderer Bahnen sind ohne Streckenblock?"

Wie mir die ÖBB mitteilen sind mit Stand 1992 2.232 Bahnkilometer ohne Streckenblock.

Die nicht mit Streckenblockeinrichtung ausgestatteten Betriebslängen anderer Bahnen betragen im Jahr 1990:

<i>Italienische Staatsbahnen (FS):</i>	<i>3.827 km</i>
<i>Norwegische Staatsbahnen (NSB):</i>	<i>2.329 km</i>
<i>Nationalverwaltung der spanischen Eisenbahnen (RENFE):</i>	<i>9.669 km</i>
<i>Schweizerische Bundesbahnen (SBB):</i>	<i>2.269 km</i>
<i>Schwedische Staatsbahnen (SJ/BV):</i>	<i>1.197 km</i>
<i>Nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen (SNCB):</i>	<i>957 km</i>
<i>Nationale Gesellschaft der französischen Eisenbahnen (SNCF):</i>	<i>14.838 km</i>

Quelle dieser Gegenüberstellung ist der Teil der Ergänzungsstatistiken des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC), der nur alle 5 Jahre publiziert wird. Für die Deutsche Bundesbahn (DB) liegen keine diesbezüglichen Daten vor.

Zu den Fragen 3 und 4:

"Ist der Zugleitfunk eine Rationalisierungsmaßnahme?"

- 2 -

Inwieweit ist Ihrer Meinung nach der Zugleitfunk geeignet, die Sicherheit zu heben?"

Der Zugleitfunk enthält - verbunden mit entsprechenden flankierenden Einrichtungen (z.B. Rückfallweichen, Weichenüberwachungssignalen, Strecken- und Bahnhofssicherungsanlagen) - auch Elemente von Rationalisierungsmaßnahmen.

Durch die permanente Möglichkeit, Betriebsgespräche zwischen Triebfahrzeug und Zentrale (selektiv oder über Sammelruf) zu führen, ist eine wesentliche Erhöhung der Sicherheit gegeben.

Zu Frage 5:

"Ist es richtig, daß auf der Strecke 52 d, die mit Zugleitfunk ausgestattet ist, sich bereits 3 Unfälle ereignet haben?"

Wie mir die ÖBB mitteilen, ereigneten sich auf der Strecke Wiener Neustadt - Puchberg am Schneeberg 3 Unfälle (am 11.9.1989, 3.6.1992 und 19.8.1992).

Zu den Fragen 6 und 7:

"Was verstehen Sie unter "Gegenzugssicherung für mäßig befahrene Strecken"?"

Gibt es Strecken mit Streckenblock ohne diese Einrichtung? Wenn ja, wieviele Bahnkilometer?"

Der "Streckenblock" hat die Aufgabe, auf technischem Weg auszuschließen, daß zwei Züge gleichzeitig in einen Blockabschnitt einfahren.

Auf eingleisigen Strecken, die in beiden Fahrtrichtungen von Zügen befahren werden, ist dies durch die Teilkomponenten "Gegenzugsicherung" (für Züge in entgegengesetzter Fahrtrichtung) und "Folgezugsicherung" (für Züge in gleicher Fahrtrichtung) mittels Streckenblock sichergestellt.

Auf zweigleisigen Strecken mit Richtungsbetrieb steht für jede

- 3 -

Fahrtrichtung ein eigenes Gleis zur Verfügung, so daß hier keine "Gegenzugsicherung" erforderlich ist und beim Streckenblock nur die Teilkomponente "Folgezugsicherung" eingesetzt werden muß.

Diesem Grundsatz entsprechend, ist auf allen mit Streckenblock ausgerüsteten eingleisigen Strecken (auch bei mäßig befahrenen) eine "Folge- und Gegenzugsicherung", auf zweigleisigen Strecken lediglich eine "Folgezugsicherung" installiert.

Wie mir die ÖBB mitteilen gibt es auf dem Betriebsnetz der ÖBB keine Strecke mit Streckenblock ohne der dort jeweils erforderlichen Teilkomponenten bzw. Einrichtungen.

Zu Frage 8:

"Gibt es Strecken mit Streckenblock ohne Gleisbesetzmeldeanlagen? Wenn ja, wieviele Bahnkilometer?"

Ja. Die Betriebslänge beträgt nach Aussage der ÖBB rd. 1.500 km.

Zu Frage 9:

"Wie sehen Sie den Unfall von Kraubath in diesem Zusammenhang?"

Bei dem gegenständlichen außergewöhnlichen Ereignis wurden einerseits die entsprechenden Vorschriftenbestimmungen grob außer Acht gelassen, andererseits die Sicherungsanlage falsch bedient.

Die ÖBB sind jedoch bemüht, durch Personalauswahl, aufwendige Ausbildung, ständige Schulung, innerdienstliche Vorgaben und Kontrolle derartige Unfälle zu vermeiden, menschliche Fehlhandlungen sind jedoch leider nie gänzlich auszuschließen.

Zu Frage 10:

"Durch Linienzugsbeeinflussung (LZB) wird auch in Zukunft immer wieder Sicherheitspausen für Wartungs- und Erneuerungsarbeiten notwendig sein. Welche Erfahrungen internationaler Art sind Ihnen in diesem Zusammenhang bekannt?"

Internationale Erfahrungen zeigen, daß das System der Linienzugsbeeinflussung (LZB) bei einem überwiegenden Teil der Wartungs-

- 4 -

arbeiten nicht außer Betrieb gesetzt werden muß, also keine Sicherheitspausen erforderlich sind.

Im Störfall bzw. bei wesentlichen Erneuerungsarbeiten an der LZB erfolgt eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf das auch für Züge ohne LZB zulässige Ausmaß.

Zu den Fragen 11 und 12:

"Auf Autobahnen werden automatische Geisterfahrerwarnanlagen aufgestellt; bei Straßenbaustellen werden mobile automatische Gegenverkehrsampeln eingesetzt. Warum werden auf Bahnlinien, wenn der Streckenblock außer Betrieb ist, keine mobilen, automatischen "Geisterzugwarnanlagen" eingesetzt? Wieviele Unfälle haben sich in den Jahren 1987, 1988, 1989, 1990, 1991, 1992 bei Gleisbautrupps (Rotte) ereignet?

Wieviele dieser Unfälle waren im Zusammenhang mit herannahenden Zügen?"

Es ist nicht zutreffend, daß auf Bahnlinien bei Außerbetriebsetzung des Streckenblocks keine entsprechenden Warnanlagen eingesetzt werden.

Vielmehr gelangen - im Hinblick auf die Betriebssicherheit - sehr effiziente sicherungstechnische Maßnahmen (z.B. mobile Verkehrsstellen, provisorische Block-, Überleit- und Abzweigstellen, vorübergehende Anpassungen der Sicherungsanlage) zur Anwendung.

Wie mir die ÖBB mitteilen stellen sich die diesbezüglichen Unfallzahlen wie folgt dar:

Jahr	Ereignis	herannahender Zug
1987	1	1
1988	1	1
1989	3	2
1990	8	7
1991	17	16
1992	5	4

- 5 -

Zu Frage 13:

"Wie wurden die Bautrupps gewarnt?"

Arbeiterrotten werden grundsätzlich akustisch (Typhon), bei Einsatz lärmender Maschinen auch optisch (rotierende, gelbe Warnleuchte) gewarnt.

Zu Frage 14:

"Wie müssen die Warnanlagen aufgestellt werden und wie sind sie beschaffen?"

Ein den speziellen Betriebserfordernissen der ÖBB entsprechendes Rottenwarn-System "Signalabhängige Arbeitsstellensicherungsanlage (SAS)" wurde gemeinsam mit der Industrie entwickelt, praktisch erprobt und - nach den überaus positiven Erfahrungen des Probetriebes - typengenehmigt.

Die signalabhängige Arbeitsstellensicherungsanlage bildet die technische Verbindung zwischen einer Arbeiterrotte und den Sicherungsanlagen der benachbarten Bahnhöfe. Der Sicherungsposten der Rotte ist mit einem Rottenwarngerät ausgestattet, das über die Fernsprechleitung mit den Sicherungsanlagen der Nachbarbahnhöfe verbunden ist. Damit kann die Warnung des Sicherungspostens über eine bevorstehende Zufahrt bzw. die Räumung des Gleisbereiches in die technische Abhängigkeit der Sicherungsanlage einbezogen werden. Das bedeutet, daß bei eingeschalteter Arbeitsstellensicherungsanlage eine Signalfreistellung auf das Streckengleis, in dem sich die Rotte befindet, erst dann erfolgen kann, wenn nach erfolgter Alarmierung der Sicherungsposten die Räumung des Gleises quittiert hat. Eine Zufahrt erfolgt somit erst nach vorheriger Warnung des Sicherungspostens.

Wien, am 8. Juli 1993
Der Bundesminister

