



**II-1299 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.Zl. 18.000/6-4-94

5895/AB

1994-03-18

zu 5916 J

ANFRAGEBEANTWORTUNG
betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Anschober, Freunde und Freundinnen vom 19. Jänner 1994,
Zl. 5916/J-NR/1994 "Zugkollisionen"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Aus der Anfragebeantwortung 4846/J geht hervor, daß noch 1500 Bahnkilometer ohne Gleisbesetzmeldeanlagen ausgestattet sind.
Wann werden diese 1500 Kilometer mit Gleisbesetzmeldeanlagen ausgerüstet?
Bitte um genauen Zeitplan (wann auf welcher Strecke)."

Auf Strecken mit Streckenblock werden - im Rahmen der Errichtung von modernen Stellwerks- und Selbstblockanlagen - jährlich durchschnittlich rund 60 km Betriebslänge mit Gleisbesetzmeldeanlagen ausgerüstet.

Zu Frage 2:

"Stimmt es, daß wenn der Streckenblock außer Betrieb ist, oder aus irgendwelchen Gründen nicht wirken kann (z.B. auf zweigleisigen Strecken bei Falschfahrten ohne Gleiswechselbetrieb), ein Fehler des Fahrdienstleiters zu einer Kollision führen kann?"

Für jeden Mitarbeiter der ÖBB gilt als oberstes Gebot die Wahrung der höchsten Sicherheit für die ihm anvertrauten Menschen und Werte. Grundsatz des ausführenden Betriebsdienstes ist, daß sich innerhalb eines bestimmten Raumabschnittes (meist Bahnhof - Bahnhof) nur ein Zug befinden darf. Bei Beachtung der Betriebsvorschriften sowie bei Einhaltung der Bedienungsvorschriften der technischen Anlagen, die dem Mitarbeiter zur Unterstützung dienen, wird somit ein Höchstmaß an Sicherheit gewährleistet.

- 2 -

Es ist vom technischen Standard der einzelnen Sicherungsanlagen abhängig, welche Maßnahmen im Falle von Unregelmäßigkeiten von den Mitarbeitern zu setzen sind. Auf allen mit Streckenblock ausgerüsteten Strecken sind Ersatz- bzw. Hilfsmaßnahmen (technisch bzw. vorschriftsmäßig) vorgesehen, die als Rückfallebene auch noch im Störfall ein Höchstmaß an Sicherheit bieten.

Unabhängig davon ist jedoch die Tatsache, daß sich außergewöhnliche Ereignisse (wie z.B. Kollisionen), die auf Fehlhandlungen von Mitarbeitern zurückzuführen sind, nie ganz ausschließen werden lassen.

Zu den Fragen 3 und 4:

"Auf Autobahnen werden automatische Geisterfahrerwarnanlagen aufgestellt, bzw. bei Straßenbaustellen mobile automatische Gegenverkehrsampeln eingesetzt, um Verkehrsunfälle zu vermeiden.

Warum werden auf Bahnlinien, wenn der Streckenblock außer Betrieb ist, keine mobilen automatischen "Geisterzugwarnanlagen" eingesetzt?

Wie hoch wären die Kosten für eine derartige "Geisterzugwarnanlage"?

Wie bereits in der Beantwortung der parlamentarischen Anfrage Nr.4846/J-NR/1993 (Fragepunkte 11 und 12) ausgeführt, ist es nicht richtig, daß auf Bahnlinien, wenn der Streckenblock außer Betrieb ist, keine mobilen, automatischen "Geisterzugwarnanlagen" eingesetzt werden. Es kommen, wenn auch nicht unter so spektakulären Bezeichnungen, sehr effiziente sicherungstechnische Maßnahmen (wie z.B. mobile Verkehrsstellen, provisorische Block-, Überleit- und Abzweigstellen, vorübergehende Anpassungen der Sicherungsanlagen) zur Unterstützung der Fahrdienstleiter zur Anwendung.

Die jeweils einzusetzende sicherungstechnische Maßnahme wird wesentlich von der Dauer, während der der Streckenblock außer Betrieb ist, bestimmt, da für ihren Auf- und Abbau unterschiedlich lange Anpaßarbeiten an den betroffenen Sicherungsanlagen erforderlich sind.

- 3 -

Je nachdem, welche von den angeführten Maßnahmen angewendet wird, streuen die Kosten je Einsatzfall sehr weit.

Zu Frage 5:

"Zu Beantwortung der Frage 14: Stimmt es, daß die von Ihnen beschriebene Anlage nur dort eingesetzt werden kann, wo in den benachbarten Bahnhöfen die Sicherungsanlage auch dafür ausgerüstet ist?"

Die Anfragebeantwortung 4846/J vom 8. Juli 1993 stimmt.

Zu Frage 6:

"Gibt es am Markt keine automatischen, mobilen Rottenwarngeräte, welche rasch aufzustellen sind, unabhängig von den bestehenden Sicherungsanlagen arbeiten und die Zugpausen optimal nutzen?"

Zur Zeit gibt es am europäischen Markt automatische Rottenwarnanlagen (in Releistechnik aufgebaut), die jedoch auf Grund ihrer Bauform nicht für einen kurzfristigen und mobilen Einsatz geeignet sind (aufwendige Montage der Einschaltensensoren, Kabelverlegung von den Einschaltensensoren zur Rottenwarnzentrale).

Eine für den mobilen Einsatz taugliche automatische Rottenwarnanlage befindet sich gegenwärtig im Rahmen einer Arbeitsgruppe des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) in Entwicklung. Die ÖBB sind Mitglied dieser Arbeitsgruppe und beobachten den Entwicklungsfortschritt laufend.

Von den ÖBB wurden jedoch gegenüber dem Verfahren der Warnung, wie sie den zitierten Warnanlagen zugrunde liegt, Vorbehalte angemeldet. Dieses Verfahren beruht darauf, daß eine bestimmte Zeit (europaweit üblich ca. 30 sec) vor dem Herannahen des Zuges eine automatische Warnung ausgelöst wird. Sollte jedoch durch widrige Umstände das Räumen der Baustelle in dieser Zeitspanne nicht möglich sein (z.B. bei Einsatz von schweren Baustellengeräten), ist die Fahrt des gefährdenden Zuges nicht mehr aufzuhalten. Bei Einsatz der von den ÖBB entwickelten "Signalabhängigen Arbeitsstellensicherungsanlage" kann hingegen die

- 4 -

Zugfahrt durch den örtlichen aufsichtsführenden Sicherungsposten noch verhindert werden.

Zu den Fragen 7 und 9:

"Bezüglich der Anfragebeantwortung 4433/J vom 10. März 1993 und den darin angesprochenen 2 anlaßgebenden Unfällen möchten wir wissen, ob bezüglich der Nachrüstung von INDUSI-Komponenten eine Schwachstellenanalyse durchgeführt worden ist, die die Punkte im Netz aufzeigt, die für eine derartige Nachrüstung besonders geeignet sind?"

Falls eine derartige Schwachstellenanalyse durchgeführt worden ist, was sind die wichtigsten Ergebnisse?"

Nach jedem außergewöhnlichen Ereignis wird, neben der betrieblichen, auch eine umfassende, technische Ursachenanalyse durchgeführt. Bei den ggstdl. Unfällen ergab die Überprüfung der Situierung der maßgebenden Signale und die Anordnung der INDUSI-Einrichtungen, daß diese den geltenden Vorschriften entsprechen.

Zu Frage 8:

"Simmt es, daß besondere Schwachstellen u.a.

- a) Bahnhöfe ohne Mittelbahnsteig an zweigleisigen Strecken,
 - b) Übergang von zwei- auf mehrgleisige Strecken (Hütteldorf),
 - c) Verzweigung von Strecken
- sind?"

Dieser Umstand ist grundsätzlich zutreffend.

Zu Frage 10:

"Gibt es einen Plan die sicherheitstechnischen, baulichen und sonstigen Schwachstellen langfristig zu beseitigen?"

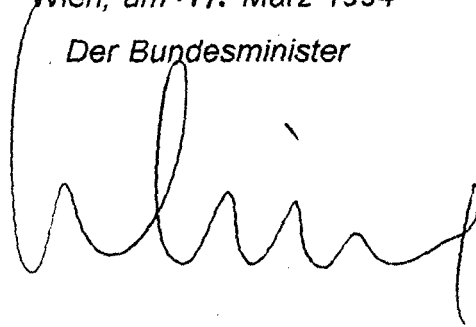
Neben der bereits vorerwähnten Problematik hinsichtlich des Zugbeeinflussungssystems ist festzuhalten, daß im Rahmen des mittelfristigen Investitionsplanes laufend sicherungstechnische Erneuerungen und Verbesserungen in Abstimmung mit

- 5 -

den baulichen Maßnahmen und den betrieblichen Anforderungen entsprechend dem jeweils aktuellen Wissenstand der Sicherungstechnik durchgeführt werden.

Wien, am ~~17.~~ März 1994

Der Bundesminister

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Blum', written in a cursive style.