

**Zeitschrift:** Bulletin des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins, des Verbandes Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen = Bulletin de l'Association suisse des électriciens, de l'Association des entreprises électriques suisses

**Herausgeber:** Schweizerischer Elektrotechnischer Verein ; Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen

**Band:** 92 (2001)

**Heft:** 7

**Artikel:** Automatisation im Bahnbetrieb

**Autor:** Eichenberger, Fritz

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-855683>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 17.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Automatisierung im Bahnbetrieb

Seit über 150 Jahren zieht die Eisenbahn die Menschen in ihren Bann. Waren es früher die Mythen der Gotthard-Lokomotiven – beispielsweise die Dampflokomotive C 5/6 oder die legendäre Ae 6/6 –, die Jung und Alt fesselten, faszinieren heute eher die

computergestützten Betriebssysteme. Darunter sind unter anderem Stellwerke und deren übergeordnete Leitsysteme (Bahnsicherungsanlagen) zu verstehen, durch welche das System Eisenbahn zur vollautomatischen Maschine mutiert.

Ein wesentliches Merkmal der Eisenbahn ist die Gleisanlage (Schienen, Weichen usw.), welche es ermöglicht, dass Zugsfahrten über definierte Fahrstrassen gestellt werden. Mittels Stellwerken und Blocksystemen werden Gefährdungen durch gleichzeitig fahrende Züge ausgeschlossen.

Es liegt daher nahe – und diese Erkenntnis ist keinesfalls neu –, die planbaren Betriebsabläufe zu automatisieren. Bereits in früheren Jahren wurden Versuche unternommen, die Blockfunktionen (Rückblocken) durch mechanische Einrichtungen zu automatisieren. Die Zeit

*Fritz Eichenberger*

war jedoch noch nicht reif dafür, und so wurde der Betrieb während Jahrzehnten unter Verwendung mechanischer Stellwerke manuell abgewickelt. Die Einführung elektromechanischer Stellwerke (Relaisstellwerke) legte den Grundstein zur Einführung der automatischen Stellwerkfunktionen.

Ein Sprung in die heutige Zeit zeigt uns ein total verändertes Bild. Aus der «guten alten Eisenbahn» sind effiziente, schlank organisierte Transportunternehmen geworden. Der zu bewältigende Verkehr sowie der enorme Kostendruck bedingen einerseits entsprechend leistungsfähiges Rollmaterial, andererseits aber auch Sicherungs- und Leitsysteme für eine sichere und reibungslose Betriebsführung. Die konsequente Automatisierung, das Zusammenfassen einzelner Stationen und Strecken in Leitzentralen sowie der Einsatz neuester Technologien im Sicherungswesen – beispielsweise Führerstandssignalisierung –

sind die Antworten der Bahnen auf die grosse Herausforderung, im harten Wettbewerb bestehen zu können.

Die Sicherheit der Eisenbahn basiert auf den Stellwerken, welche in der Regel in den Stationen eingebaut sind. Zwischen den Stationen, auf der offenen Strecke, verhindern die Blockapparaturen Gegen- oder Folgefahrten sowie Auffahrunfälle bei Zugstrennungen. Der Informationsfluss zum Lokführer erfolgt optisch über Lichtsignale (Fahrerlaubnis, Geschwindigkeitsangabe). Die Stellwerke sind heute weitgehend automatisiert. Durch aufwändige Relaischaltungen oder den Einsatz speicherprogrammierbarer Steuerungen (SPS) werden die angeforderten Fahrstrassen automatisch ge-

stellt. Bei dichtem Verkehr wird den Zügen eine Zugnummer zugeordnet, die Basis der automatischen Zuglenkung. Diese Automatikfunktion «sucht» die optimale Fahrstrasse und stellt diese für die Züge ein. Das bedeutet für die Lokomotivführer – und den Bahnreisenden –, dass die Fahrt wahlweise auf dem linken (Regelgleis) oder dem rechten Gleis erfolgt. Diese Systeme erfordern grössere Leitzentralen, welche ganze Strecken zusammenfassen. Die Verbindung zu den einzelnen unbedienten Stationen (Stellwerke) erfolgt über modernste elektronische Übertragungssysteme (Fernübertragungen), welche ein gezieltes Eingreifen des Disponenten im jeweiligen Stellwerk erlauben. Werden in bestimmten Stationen Güterbewegungen durchgeführt, kann die Anlage temporär vor Ort bedient werden.

## Verlagerung der Stellwerke in die Fahrzeuge

Die kommenden Entwicklungsschritte in der Automatisierung der Eisenbahnen zielen in Richtung Europa. Unter dem Kürzel ETCS (European Train Control



Bild 1 Gleisanlage im Bahnhof Effretikon (Quelle: IBB AG)

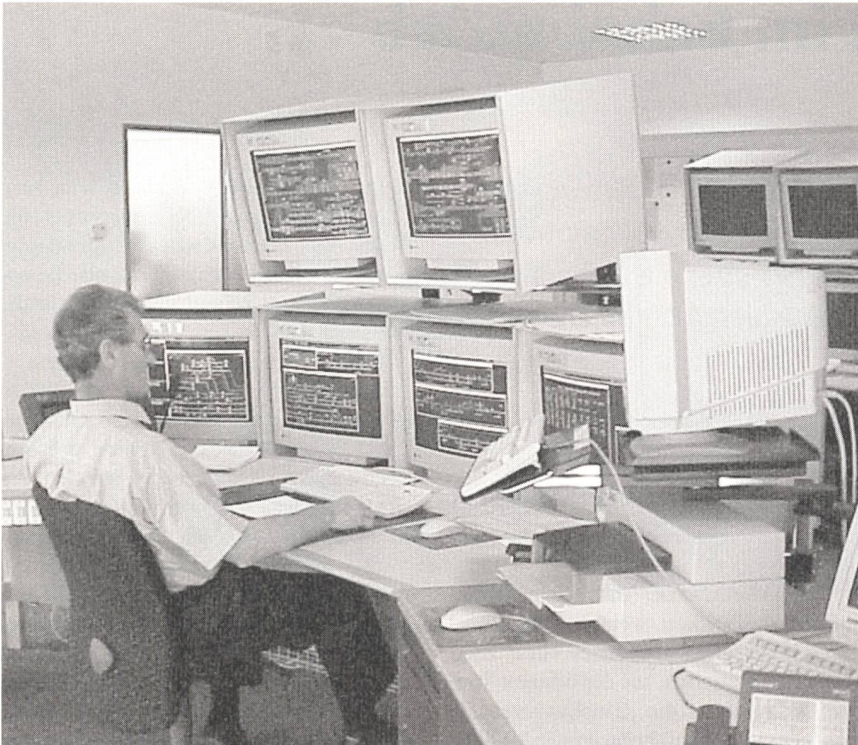


Bild 2 Ansicht einer modernen Leitstelle (Quelle: IBB AG)

System) werden Systeme entwickelt und gebaut, welche sich grundsätzlich von der heutigen Sicherungstechnik unterscheiden: Hatten wir bis anhin örtliche Stellwerke mit der eingebauten Sicherheit, werden künftig Teile davon auf das Fahrzeug verlagert, und die Kommunikation erfolgt über Funk (GSM-Rail). In Zukunft sprechen wir nicht mehr von Stellwerken, sondern eher vom «integralen Bahnleitsystem», welches die Bereiche Sicherheit, Kommunikation, Überwachung und Zugmanagement abdeckt.

Waren bei den heutigen Sicherungsanlagen einzig die örtlichen Stellwerke für die Sicherheit zuständig, werden neu die «dynamischen» Parameter wie Geschwindigkeit, Haltepunkte und Bremskurven direkt auf dem Fahrzeug berechnet. Hierzu sind alle relevanten Streckendaten, die Gleistopologie, auf dem Fahrzeugrechner abgelegt. Basierend auf der bordeigenen Geschwindigkeitsmessanlage (Weg/Zeit-Erfassung<sup>1</sup>) und den «elektronischen Meilensteinen»<sup>2</sup> berechnet der Fahrzeugrechner dauernd den effektiven Zugstandort und übermittelt diesen an die Leitzentrale (Radio Block Center, RBC). Vom örtlichen Stellwerk empfängt das RBC die Gleisbelegung bzw. -freimeldung und die Lage der Weichen.

Die Signale werden mit der Zeit verschwinden, da ihre Funktion in den Führerstand integriert wird. Unter dem bisherigen Begriff «Stellwerk» werden dann

komplexe, hoch integrierte Kommunikations- und Managementsysteme zu verstehen sein, welche den gesamten Zugsbetrieb optimal und intelligent steuern. Streckenweise werden die bestehenden Stellwerke über Fernübertragungen in Leitzentren zusammengefasst und mittels

Zugnummern/Zuglenkung optimal betrieben. Übergeordnet überwachen Betriebsleitenden den gesamten Zugsverkehr, berechnen dauernd Abweichungen vom «theoretischen» Fahrplan und generieren Grafiken, die es dem Fahrdienstleiter ermöglichen, effizient beispielsweise auf Verspätungen zu reagieren. Im Störfall, der durch eingebaute Redundanzen nahezu ausgeschlossen werden kann, treten als Rückfallebene (Parallelsysteme, mit denen der Bahnbetrieb sicher, jedoch nur im beschränkten Umfang, weitergeführt werden kann) Merktafeln und Betriebsfunksysteme in Aktion, welche dem Lokomotivführer die Weiterfahrt unter Einhaltung bestimmter Auflagen ermöglichen.

Noch gibt es keine vollautomatische Eisenbahn, die ohne Lokführer und Betriebspersonal auskommt. Durch die einsetzende Automatisierung dürfte sie jedoch in greifbare Nähe gerückt sein.

#### Adresse des Autors

Bär Ingenieurbüro für Bahnsicherung AG, Luppenstrasse 3, 8320 Fehraltorf; Fritz Eichenberger, fritz.eichenberger@baer-ing.ch

<sup>1</sup> Geschwindigkeitsmesser: Die Geschwindigkeit bzw. die zurückgelegte Wegstrecke werden in der Regel aus den Radumdrehungen pro Zeiteinheit berechnet.

<sup>2</sup> Diese als Balisen bezeichneten Messstellen werden paarweise in der Gleismitte verlegt und übermitteln dem Fahrzeug den genauen Standort. Die bordeigene Weg-erfassung hat – auf Grund des Schlupfes und der Radabnutzung – zwangsläufig einen gewissen Fehler, der beim Überfahren der Balisen kompensiert wird. Die Anordnung der Balisen erfolgt zum Beispiel im Blockabstand.

## L'automatisation dans le trafic ferroviaire

Les postes d'enclenchement modernes et les systèmes de commande supérieurs (installations de sécurité ferroviaire) font que le système ferroviaire se transforme en machine entièrement automatisée. Les voies ferrées (rails, aiguilles, etc.) permettent de fixer la circulation des trains par des trasses bien définies. Les postes d'enclenchement et les postes de cantonnement excluent tout danger provoqué par la circulation simultanée de plusieurs trains.

Les prochaines étapes du développement dans l'automatisation des chemins de fer visent l'Europe. Sous l'abréviation ETCS (European Train Control System), on développe et construit des systèmes qui s'écartent totalement de la technique actuelle de sécurité: certaines parties des installations de sécurité de postes d'enclenchement fixes sont transférées sur les véhicules et la communication se fait par radio (GSM-Rail). Désormais, on ne parlera plus de postes d'enclenchement mais plutôt de «système intégré de commande ferroviaire» couvrant les domaines de la sécurité, de la communication, de la surveillance et du «dispatching» des trains.