



II-2119 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
XIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5.905/58-I/1-1972

Wien, 1973 02 05

1004 /A.B.
ZU 982 /J.
Präs. am 6. Feb. 1973

ANFRAGEBEANTWORTUNG

der schriftlichen Anfrage Nr. 982/J
vom 6.12.1972 der Abgeordneten zum
Nationalrat Dr. STIX und Genossen:
Verzögerung der Inbetriebnahme von
elektrischen Stellwerksanlagen.

Die Österreichischen Bundesbahnen sind im Zusammenwirken mit der einschlägigen Industrie seit einiger Zeit sehr intensiv darum bemüht, Eisenbahnsicherungsanlagen nach dem System der Spurplantechnik auszubilden. Dieses System vermag zwei Forderungen zu erfüllen: Es gewährleistet einerseits ein sehr hohes Maß an Verkehrssicherheit und ermöglicht andererseits die Erzielung eines hohen Rationalisierungseffekts bei Planung, Bau und Erhaltung der Anlagen.

Dieser an sich ideale Erfolg wird dadurch erreicht, daß Schaltvorgänge in Relaisgruppen zusammengefaßt und diese "bausteinmäßig" zu einer Sicherungsanlage zusammengebaut werden. Dabei ist zu trachten, eine möglichst große Zahl von Sicherungsanlagen aus "Bausteinen" der gleichen Art zusammenzusetzen. Das bedeutet aber, daß nicht - wie dies bei den bisherigen Sicherungsanlagen möglich war - die örtlichen Verhältnisse und Besonderheiten eines Bahnhofsbereiches bei der Errichtung der konkreten Sicherungsanlage berück-

- 2 -

sichtigt werden, sondern umgekehrt, daß eine bestimmte Type einer Sicherungsanlage entwickelt wird, die sodann bei möglichst vielen Bahnhofs- und Stellwerksbereichen Verwendung finden soll. Die Entwicklung der Type - und nur diese läßt eine sinnvolle Verwendung des Spurplansystems zu - macht allerdings ein sehr zeitaufwendiges Erfassen einer Vielzahl von Bedienungsvorgängen einschließlich der denkbaren Störungen und die Vorsorge erforderlich, daß alle diese Momente von der Anlage möglichst ohne menschliches Tätigwerden "sicher" bewältigt werden.

Ergänzend zu dieser grundsätzlichen Feststellung muß ich darauf hinweisen, daß es nicht den Tatsachen entspricht, daß die in der Einleitung zur dortigen Anfrage genannten 5 elektrischen Stellwerksanlagen "von den Fachleuten des Sicherungsdienstes abgenommen und als völlig in Ordnung befunden wurden". Eine Genehmigung, also eine behördliche Abnahme lag keineswegs vor, wobei ich ausdrücklich darauf hinweisen muß, daß die Funktionsprüfung durch technische Fachbeamte der Österreichischen Bundesbahnen, die sich lediglich auf die örtliche Anlage bezieht, das Behördenverfahren nicht ersetzen kann. Im übrigen handelt es sich bei den vorerwähnten Anlagen nicht um gleichartige Bauformen. So ist z.B. die Anlage in Klosterneuburg-Weidling kein in der zur Typengenehmigung vorgesehenen Spurplantechnik ausgeführtes Stellwerk, während beispielsweise jene in Jenbach als Prototyp für die Typengenehmigung gilt.

Alle Prüfungsarbeiten an Sicherungsanlagen des Eisenbahnverkehrs, ganz besonders aber solche, die die Grundlage für einen ganzen Anlagentyp bilden sollen, erfordern hochqualifizierte und erfahrene Spezialisten. Da solche Sach-

- 3 -

verständige nur in begrenzter Zahl zur Verfügung stehen, wurden zur Beschleunigung der Prüfungsarbeiten bei Anlagen, für die Einzelgenehmigungen erteilt werden sollen, Sachverständige herangezogen, die auf Grund ihrer Qualifikation in dem gemäß § 15 Eisenbahngesetz 1957 zu führenden Verzeichnis eingetragen sind. Damit wird gleichzeitig erreicht, daß sich die speziell mit den Problemen der Typisierung vertrauten Sachverständigen auf Arbeiten konzentrieren können, die unmittelbar mit der Typengenehmigung zusammenhängen. Durch diese Maßnahme werden jene Anlagen, die Einzelausfertigungen bleiben werden, bei positivem Prüfungsergebnis schon in ca. 4 bis 6 Wochen in Betrieb genommen werden können.

Des weiteren wurde der szt. Abteilungspräsident für Sicherungstechnik im Zentralamt München der Deutschen Bundesbahn, Herr Dr. Ing. Hans Wolfgang SASSE - ein international anerkannter Fachmann - als Sachverständiger vereidigt. Er steht in dieser Eigenschaft der Eisenbahnbehörde zur Abgabe eines Gutachtens zur Verfügung, ob ein von einer Lieferfirma entwickeltes Spurplansystem als typenreif allgemein zur Ausführung geeignet erscheint.

Schließlich habe ich Auftrag zur Bildung einer Kommission gegeben, die die Frage einer Harmonisierung der Signal- und Betriebsvorschriften zwischen der Deutschen Bundesbahn und den Österreichischen Bundesbahnen zu prüfen hat. Bei Angleichung der österreichischen Signalvorschriften an jene der genannten Nachbarverwaltung wäre es möglich, das in der Bundesrepublik Deutschland anerkannte Typenzeugnis (Typenschein) dem österreichischen Genehmigungsverfahren zugrunde zu legen.

- 4 -

Abschließend darf ich feststellen, daß alle beteiligten Stellen bemüht sind, sowohl Einzelausfertigungen von Sicherungsanlagen möglichst bald dem Betrieb zu übergeben als auch Typengeheimigungen für die neue Spurplantechnik raschestmöglich zu erteilen. So sehr dabei auch auf die Rationalisierungsvorteile neuer Anlagen Bedacht genommen wird, muß aber den Sicherheitserwägungen als oberstem Prinzip des Eisenbahnbetriebes unbedingter Vorrang eingeräumt werden.

Der Bundesminister:



A handwritten signature in cursive script, appearing to read 'Wilfried Baumgartner', is written across a horizontal line. The signature is enclosed within a larger, irregular, hand-drawn shape that resembles a stylized 'S' or a large bracket.