

5. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz.

4. Juli 1949.

304/A.B.  
zu 343/JAnfragebeantwortung.

Auf eine Anfrage der Abg. W i d m a y e r und Genossen, betreffend die Errichtung eines Bahnshrankens, bzw. einer Blinkanlage bei der Strassenübersetzung der Bundesbahn in Poysdorf, teilt Bundesminister für Verkehr Ü b e l e i s mit:

"Bei der in der Anfrage angeführten Strassenübersetzung handelt es sich um die schienengleiche Kreuzung der Brünner-(Bundes-)Strasse mit der eingleisigen Lokalbahnlinie Enzersdorf bei Staatz-Dobermannsdorf im Bahnkilometer 20.089. Auf dieser Bahnlinie verkehren täglich nach beiden Fahrtrichtungen zusammen nur 8 Züge. Die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit ist für diese Linie mit 35 km in der Stunde festgesetzt.

Zur Sicherung der gegenständlichen Strassenübersetzung bestehen folgende Vorkehrungen: Die Zugsgeschwindigkeit für die Befahrung der Strassenkreuzung in beiden Richtungen ist seit je auf 8 km/st eingeschränkt. Zu beiden Seiten des Strassenüberganges, und zwar im Bahnkilometer 19.925 und Bahnkilometer 20.244, sind die die Geschwindigkeitseinschränkung anzeigennden ständigen Langsamfahrtsignale aufgestellt, weiters sind beiderseits des Strassenüberganges auch die erforderlichen Pfeilpflöcke vorhanden. Strassenseitig ist die Bahnübersetzung durch die entsprechenden Warnkreuze mit den beiderseitigen Hinweiszichen gesichert. Schliesslich sind auf der Strasse beiderseits des Eisenbahnüberganges die nach dem Strassenpolizeigesetz vorgeschriebenen Kennzeichen nach Bild. 6 der Beilage A zu diesem Gesetz seitens der Strassenverwaltung angebracht.

Nach dem Gesagten ergibt sich sohin, dass der in Rede stehenden Bahnübergang mit den in den einschlägigen Vorschriften für Übergänge über Eisenbahnen mit nebenbahnähnlichem Betrieb vorgesehenen Sicherungen ausgestattet ist, die - freilich nur im Verein mit dem auch von den Strassenbenützern zu fordernden entsprechenden Verhalten - aller menschlichen Voraussicht nach ein gefahrloses Übersetzen des Bahnüberganges gewährleisten. Dank dieser umfassenden Sicherheitsvorkehrungen haben sich auf der gegenständlichen Strassenübersetzung im Zeitraum der letzten 15 Jahre nur folgende Unfälle ereignet:

1.) Am 24.12.1934. Zusammenstoss mit einem Autobus. Über Ursache und Folgen dieses Unfalles kann heute nichts Näheres mehr festgestellt werden, da die bezüglichen Erhebungsakten im Zuge der Kriegsereignisse in Verlust geraten sind.

6. Beiblatt Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz.

4. Juli 1949.

2.) Im Jahre 1942, Zusammenstoss mit einem Motorrad infolge Selbstverschuldens des Motorradfahrers, der auch gerichtlich verurteilt wurde. Dieser Unfall hatte glücklicherweise nur Sachschaden im Gefolge.

3.) Der Unfall vom 22.4.1949, Zusammenstoss mit einem Motorrad, auf den offenbar die vorliegende Anfrage Bezug nimmt und bei dem bedauerlicherweise der Motorradfahrer und sein Mitfahrer getötet wurden. Die Akten über die bahnseitigen Erhebungen hierüber, nach deren Ergebnis der Motorradfahrer den Unfall verschuldet hat, wurden am 9.6.1949 der zuständigen Staatsanwaltschaft übergeben.

Wie weiters in letzter Zeit vorgenommene Erhebungen ergeben haben, wird die gegenständliche Bahnübersetzung im Tage durchschnittlich von 250 Kraftfahrzeugen, 60 Fuhrwerken, 350 Radfahrern und 500 Fußgängern benützt. In Anbetracht dieser verhältnismässig geringen Dichte des Strassenverkehrs und ins besondere des Zugsverkehrs glaube ich, dass die Vorkehrung weiterer kostspieliger Sicherheitsmassnahmen an dem in Rede stehenden Strassenübergang der Bahnverwaltung wohl nicht zugemutet werden kann. Massnahmen, die für sich allein, wenn nicht auch von den Strassenbenützern die notwendige Vorsicht und Aufmerksamkeit beim Übersetzen der Bahnkreuzung geübt wird, den wünschenswerten Erfolg nicht bringen können. Bemerken möchte ich noch, dass es sich bei der in der Anfrage erwähnten Blinklichtanlage höchst Geweinstal um eine seinerzeit zu Versuchszwecken errichtete Anlage handelt."

-.-.-.-.-