



II- 2570 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates  
XIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl.5.905/10-I/1-1973

1211 / A.B.  
zu 1202 / J.

Präs. am 24. Mai 1973

#### ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abgeordneten zum Nationalrat Ing. Letmaier und Genossen, Nr. 1202/J vom 3. April 1973: "Bahnübergang Bärndorf - Edlach im Paltental".

Zur obbezeichneten Anfrage erlaube ich mir, folgendes mitzuteilen:

Bereits Ende März sind in den steirischen Zeitungen "Südost Tagespost" und "Kleine Zeitung" Veröffentlichungen erschienen, die sich mit der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung kritisch auseinandergesetzt haben. Über Ersuchen des Herrn Abgeordneten zum Nationalrat Haberl habe ich in der Sache sofort Erhebungen anstellen lassen. Wie ich dem Herrn Landeshauptmann von Steiermark in Beantwortung eines anfangs April erhaltenen Schreibens bereits mitgeteilt habe und wie auch den genannten Zeitungen durch eine Presseinformation der Bundesbahndirektion Villach bekanntgegeben worden ist, haben diese Erhebungen ergeben, daß die vorgebrachten Darstellungen in wesentlichen Punkten im Widerspruch zum tatsächlichen Sachverhalt stehen. Das gleiche gilt für die einleitenden Ausführungen dieser Anfrage, die sich mit den vorerwähnten Darstellungen decken.

So ist es völlig unrichtig, daß der in Rede stehende Schranken im Bereiche des Bahnhofes Bärndorf-Büschendorf oft bis zu 45 Minuten geschlossen wäre. Sowohl die Aufzeichnungen in den verkehrsdienstlichen Unterlagen als

- 2 -

auch eine Überprüfung über längere Zeit durch die Bundesbahndirektion Villach haben ergeben, daß die Schrankenanlage in jener Zeit, in der die Schulkinder diese Kreuzung passieren müssen, lediglich maximal bis zu 7 Minuten geschlossen war.

Die Bundesbahndirektion Villach hat darüber hinaus sofort, nachdem der Bürgermeister der Gemeinde Palten mit Schreiben vom 26. Jänner ds. J. die Bitte äußerte, den Zuglauf so zu regeln, daß zwischen 6,45 Uhr und 7,10 Uhr im Bereiche dieser Eisenbahnkreuzung keine Zugsbegegnungen vorgenommen werden, diesem Ersuchen durch innerbetriebliche Maßnahmen umgehend entsprochen. Außerdem ist für den kommenden Fahrplan zur Vermeidung einer Kreuzung eines Güterzuges mit einem Schnellzug der Güterzug in eine spätere Phase verlegt worden, was zwar den Lauf dieses Güterzuges nachteilig beeinflußt, aber von vornherein jede Unzukömmlichkeit für die Schulkinder innerhalb des erwähnten Gefährdungszeitraumes ausschaltet.

Zur Sicherungsanlage selbst bzw. zu den Wünschen der Gemeinde, hier bauliche Veränderungen vorzunehmen, darf ich folgendes feststellen:

Im Jahre 1969 fand auf Wunsch der Gemeinde Palten eine Besprechung statt, die die Forderung auf Einrichtung einer Überfahrtsbrücke zum Gegenstand hatte. Die Österreichischen Bundesbahnen haben sich bereit erklärt, unter gewissen Voraussetzungen dieses Projekt zu realisieren. Bei der abschließenden Behandlung hat dann die Gemeinde entgegen den ursprünglichen Vereinbarungen an Stelle einer einspurigen Brücke eine zweispurige gefordert. Dies mußte von den Österreichischen Bundesbahnen auf Grund der gegebenen Rechtslage abgelehnt werden, da Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrs zwischen Schiene und Straße, die über bestehende Verpflichtungen hinausgehen, im vorliegenden Falle alleinige Sache der Gemeinde Palten wären.

- 3 -

Die Angelegenheit ist gegenwärtig beim Amt der Steiermärkischen Landesregierung abhängig. Das genannte Amt hat das eisenbahnbehördliche Ermittlungsverfahren zwecks Klärung offener Fragen unterbrochen und die Gemeinde Palten aufgefordert, eine Kostenerstellung für das gewünschte 2-spurige Überführungsprojekt vorzulegen. Dies ist bisher nicht geschehen. Was die Österreichischen Bundesbahnen anlangt, so sind diese zu einer Wiederaufnahme des Verfahrens jederzeit bereit.

Da ich dem Ergebnis dieses Verwaltungsverfahrens nicht vorgreifen kann, muß ich mich darauf beschränken, zu den einzelnen Anfragepunkten die mir gegenüber abgegebene Stellungnahme der ÖBB wiederzugeben:

Zu 1:

Im Hinblick auf den starken Zugverkehr auf dieser wichtigen Hauptstrecke kann auf die Betriebsausweiche Bärndorf-Büschendorf nicht verzichtet werden.

Die Güterzüge werden in der genannten Strecke aus personalwirtschaftlichen Gründen seit 1966 ohne Schaffner mit dem Zugführer allein geführt. Eine Wiederbesetzung der Güterzüge mit zusätzlichen Zugbegleitern bringt, abgesehen von den personalwirtschaftlichen Schwierigkeiten, nicht den erwarteten Erfolg, die Gesamtschließzeiten wesentlich zu reduzieren. Das Teilen und die spätere Wiedervereinigung eines Zuges sowie die dadurch zusätzlich erforderliche Bremsprobe würde in der Regel zusammen längere Schließzeiten ergeben, als wenn der Zug ohne Teilung unmittelbar nach Einlangen der Gegenzüge abgefertigt werden würde. Ergibt sich jedoch infolge eines außergewöhnlichen Vorfalls unvorhergesehen eine längere Blockierung der Eisenbahnkreuzung durch eine Zuggarnitur, dann wird für Freimachung der Kreuzung auf jeden Fall gesorgt. Eine Verlegung der Betriebsausweiche erfordert jedenfalls einen größeren

- 4 -

finanziellen Aufwand als die bereits zwischen den Österreichischen Bundesbahnen und der Gemeinde vereinbarte Errichtung einer Überfahrtsbrücke und bringt für die Straßenbenützer nur eine unwesentliche Verbesserung. Die einzig zielführende Lösung des Problems ist die vorerwähnte Auflassung der Eisenbahnkreuzung und Errichtung einer Überfahrtsbrücke.

Zu 2):

In der genannten Betriebsausweiche werden keine Güterzüge abgestellt. Ausweichmöglichkeiten bestehen zwischen Trieben und Selzthal noch im Bahnhof Rottenmann und in der Betriebsausweiche Strechau.

Bei Verlegung des Ausweichgleises würde die schienengleiche Eisenbahnkreuzung verbleiben. Die Beseitigung der Eisenbahnkreuzung stellt deshalb die einzige verkehrsgerechte Lösung dar.

Zu 3):

Mit der Errichtung der Überfahrtsbrücke könnte im Jahre 1974 begonnen werden.

Zu 4):

Wie bereits in der Einleitung ausgeführt, wurde entsprechend dem Ersuchen der Gemeinde Palten zur Besserung der Verhältnisse an der gegenständlichen Kreuzung bereits verfügt, daß bis auf weiteres in der Zeit von 6,45 Uhr bis 7,10 Uhr in der Betriebsausweiche Bärndorf-Büschendorf grundsätzlich keine Begegnungen von Güterzügen stattfinden dürfen.

Darüber hinausgehende betriebliche Entlastungen sind ohne einschneidende Verkehrsbeschränkungen nicht möglich."

Wien, 1973 05 21  
Der Bundesminister:

