



II- 4569 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates  
XIV. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIC ÖSTERREICH  
Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5905/20-1-1978

2133 IAB

1978 -12- 21

zu 2176 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage  
der Abg. Dr. Hafner und Genossen, Nr.  
2176/J-NR/ 1978 vom 1978 11 09, "Ober-  
prüfung der automatischen Bahnschranken  
im Bereich der Stadt Graz".

Ihre Anfrage erlaube ich mir, wie folgt zu beantworten.

Zu 1 und 2

Die Eisenbahnkreuzung im Zuge der Gemeindestraße "Schwarzer Weg" führt über fünf Gleise des Bahnhofes Graz Puntigam. Sie wird durch eine Vollschrankenanlage gesichert, die mit dem Stellen der Fahrstraße für den herannahenden Zug geschlossen und durch den Zug automatisch nach dem Vorbeifahren wieder geöffnet wird. Dadurch ist im Durchgangsverkehr eine kürzestmögliche Schließzeit des Schrankens sichergestellt.

Im Verschubbetrieb wird die Schrankenanlage durch den Fahrdienstleiter betätigt, der sich nach den Verkehrserfordernissen zu richten hat. Aus Sicherheitsgründen muß der Schranken auch geschlossen bleiben, wenn sich Verschubbewegungen dem Gefahrenbereich der Eisenbahnkreuzung nähern. Wenngleich im Verschubbetrieb längere Schließzeiten der Schranken vorkommen können, betragen diese nach den vorliegenden Informationen jedoch keinesfalls 20 bis 25 Minuten ohne Zug- oder Verschubfahrt. Eine gesonderte Überprüfung der Schrankenanlage erscheint nicht erforderlich, da sie von den ÖBB vierteljährlich auf Funktionstüchtigkeit untersucht wird.

Der diensthabende Fahrdienstleiter des Bahnhofes Graz Puntigam ist angewiesen, soweit bei Verschubarbeiten der Schranken geschlossen werden muß, die Schließungszeiten auf ein Minimum, allerdings unter Beachtung aller Sicherheitserfordernisse, zu beschränken.

Da das starke Verkehrsaufkommen der Bahn bei dieser Eisenbahnkreuzung seit jeher längere Schließzeiten der Schranken erforderlich machte, wurde bereits anlässlich der Planung des Mittelstellwerkes und der damit verbundenen Modernisierung der Sicherungsanlagen die Stadtgemeinde Graz von den ÖBB mit Nachdruck auf die damals schon in der Öffentlichkeit kritisierten langen Behinderungszeiten durch die Schrankenanlage im Bahnhof Graz Puntigam hingewiesen. Die ÖBB schlugen daher vor, eine Straßenunterführung zu errichten. Es war jedoch nicht möglich, in den Verhandlungen mit der Stadtgemeinde Graz diese zu einer gemeinsamen Finanzierung eines niveaufreien Kreuzungsbauwerkes zu bewegen. Im September 1973 erklärten sich die ÖBB bereit, auf ihre Kosten einen Personendurchgang bei der Mitterstraße zu errichten und der Stadtgemeinde Graz für die Herstellung einer notwendigen Verbindungsstraße zu dieser Unterführung, kostenlos Bahngeland abzutreten. Im August 1974 sowie im Jänner 1975 wurde vom Vorstand der ÖBB beim Magistrat der Stadt Graz neuerlich auf die Dringlichkeit der Angelegenheit verwiesen und ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht, daß der beim "Schwarzen Weg" für die Straßenbenutzer unbefriedigende Zustand auf lange Zeit erhalten bleiben würde, wenn sich die Landeshauptstadt Graz an einer Lösung des Problems nicht interessiert zeige.

Erst nachdem der Magistrat der Stadt Graz auf die verschiedenen Vorschläge der ÖBB zur Besserung der Verkehrsverhältnisse bei der Eisenbahnkreuzung "Am schwarzen Weg" nicht reagierte, entschlossen sich die ÖBB, vor allem aus Sicherheitsgründen die ursprünglich mechanische Schrankenanlage durch eine automatische Vollschrankenanlage, die im Oktober 1977 in Betrieb genommen wurde, zu ersetzen.

Wien, 1978 12 19

Der Bundesminister

