

II- 1330 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
XII. Gesetzgebungsperiode

Präs.: 16. Juni 1971 No. 700/3

A n f r a g e

der Abgeordneten Melter und Genossen
an den Herrn Bundesminister für Verkehr,
betreffend schienengleiche Bahnübergänge.

Die Tageszeitung "Kurier" veröffentlichte in ihrer Ausgabe vom 14. Juni 1971 einen Eigenbericht, laut welchem an der Westbahnstrecke in Hadersdorf ein Bahnschranken nahezu 4 Stunden lang nicht bedient wurde. Die Ursache lag darin, daß der Schrankenwärter in Hadersdorf nicht abgelöst wurde. Dieser Beamte, der bereits zwölf Stunden im Dienst war, betätigte die Schranken noch weitere vier Stunden, verständigte dann jedoch seine vorgesetzte Dienststelle, er sei so übermüdet, daß eine Fortsetzung des Dienstes nicht mehr riskiert werden könne. Es vergingen nochmals Stunden, ohne daß ein personeller Ersatz gefunden wurde. Schließlich mußten die Schranken aus Sicherheitsgründen gesperrt und mit Umleitungstafeln versehen werden.

Es ist seit langem bekannt, daß durch den zunehmenden Eisenbahn- und Straßenverkehr schienengleiche Bahnübergänge besondere Gefahrenstellen sind, deren Beseitigung ein dringendes Anliegen aller Verkehrsteilnehmer ist. Stellen schienengleiche Bahnübergänge an sich schon eine Gefahr dar, so wird diese umso größer, je weniger zuverlässiges Personal für die Bedienung der Schranken zur Verfügung steht.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an den Herrn Bundesminister für Verkehr die

A n f r a g e:

1. Wieviel beschränkte Bahnübergänge gibt es derzeit in Österreich?
2. Wieviel Schrankenwärter werden zu deren Bedienung benötigt?

./.

- 2 -

3. Wieviele Schranken werden von einer Zentrale aus bzw. automatisch bedient?
4. Besteht ein Programm für die Beseitigung schienengleicher Bahnübergänge?
5. Wieviele Übergänge werden durch Über- bzw. Unterführungen voraussichtlich in den nächsten 10 Jahren aufgelassen werden können?
6. Wer hat zu verantworten, daß der Bahnübergang Hadersdorf beinahe 4 Stunden lang nicht gesichert wurde?
7. Wie groß ist der derzeitige Fehlbestand an geeignetem Personal für die Bedienung von Bahnschranken?

Wien, 16. Juni 1971