



II-2902 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr. Zl. 5.905/16-I/1-1973

1346 / A. B.
zu 1323 / J.
Präs. am 10. Aug. 1973

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abgeordneten zum Nationalrat Dipl. Ing. Hanreich und Genossen, Nr. 1323/J vom 19. Juni 1973: "Unfall auf einem beschränkten Bahnübergang durch Verzögerung von Reparaturarbeiten."

Bevor ich auf die einzelnen, konkreten Fragepunkte eingehe, erlaube ich mir darauf hinzuweisen, daß die Sicherung und Benützung schienengleicher Eisenbahnübergänge in der vom seinerzeitigen Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau erlassenen Eisenbahnkreuzungsverordnung 1961, BGBl. Nr. 2/1961, in der Fassung BGBl. Nr. = 333/1963 und 288/1964, eingehend geregelt ist. Die Verordnung schreibt auch vor, welche Maßnahmen das Eisenbahnunternehmen bei Störungen von Schrankenanlagen zu treffen hat. Diese Maßnahmen sind darauf abgestellt, an einer Kreuzung, deren Sicherungsanlage gestört ist, trotz dieser Störung die Sicherheit auch weiterhin zu gewährleisten, gleichzeitig jedoch den kreuzenden Verkehr, und zwar sowohl den Eisenbahn- als auch den Straßenverkehr, möglichst flüssig zu erhalten.

Die nach der Verordnung dem Eisenbahnunternehmen im Störfall obliegenden Vorsorgen reichen vom Anhalten der Züge vor der Kreuzung und Fortsetzung der Fahrt erst nach Abgabe von akustischen Signalen bis zum Anbringen des für den Straßen-

- 2 -

benützer geltenden Verkehrszeichens "Halt vor Kreuzung" und Befahren der Kreuzung durch Schienenfahrzeuge mit 50 km/h bzw. Bewachung der Kreuzung und Befahren derselben durch Schienenfahrzeuge mit 80 km/h Geschwindigkeit.

Die sehr präzisen Verordnungs-Bestimmungen über das Verhalten der Straßenbenützer beim Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen sehen immer wieder vor, daß eine Eisenbahnkreuzung erst dann überschritten werden darf, wenn sich der Straßenbenützer überzeugt hat, daß dies gefahrlos möglich ist. Dies gilt selbstverständlich um so mehr für den Fall einer Störung der Schrankenanlagen.

Der vorliegende Fall ereignete sich im ersten Zeitabschnitt nach der Störung, in welchem gemäß der Eisenbahnkreuzungsverordnung die Schienenfahrzeuge vor der Kreuzung anzuhalten haben und ihre Fahrt erst nach Abgabe akustischer Signale fortsetzen dürfen. Von Seiten der Österreichischen Bundesbahnen wurden den Bestimmungen des § 14 der Eisenbahnkreuzungsverordnung entsprochen; das Schienenfahrzeug hatte ordnungsgemäß vor der Kreuzung angehalten und zur Warnung der Straßenbenützer sind akustische Signale abgegeben worden.

Zu Frage 1)

Die zugeschaltete Halbschrankenanlage mit Vorblinkeinrichtung bei der Eisenbahnkreuzung an der Strecke Gramatneusiedl - Mitterndorf - Moosbrunn (km 11,326) wurde am 12. Juni 1973 um 10,55 Uhr durch einen VW-Bus, Kennzeichen W 497.554, beschädigt. Der zuständige sicherungstechnische Erhaltungsbendienstete fuhr sofort nach Verständigung mit seinem Privat-PKW zur Unfallsstelle, wo er um 11,15 Uhr eintraf. Er stellte fest, daß es sich um eine größere und ungewöhnliche Beschädigung handelte, bei der nicht - wie meist bei Schrankenbeschädigungen durch Kraftfahrzeuge - nur ein Schrankenbaum gebrochen, sondern der seitlich der Fahrbahn befindliche

- 3 -

elektrische Schranken Antrieb angefahren und beschädigt sowie auch das Betonfundament des Antriebes zerstört worden war und die Reparaturarbeiten nur von der Erzeugerfirma durchgeführt werden konnten. Der beschädigte Schranken Antrieb wurde daher abmontiert und bereits am Morgen des nächsten Tages mit einem LKW der Österreichischen Bundesbahnen direkt der zuständigen Firma zur Reparatur zugestellt. Gleichzeitig wurde mit der Behebung der aufgetretenen Kabelschäden und der Erneuerung des Betonfundamentes begonnen. Diese Arbeiten wurden mit größtmöglicher Beschleunigung durchgeführt, für die auch von der Firma Überstundenleistungen erbracht wurden. Die Montage der wiederhergestellten Anlagenteile erfolgte am Dienstag, dem 19. Juni 1973. Bei dem anschließenden Probebetrieb stellte sich aber heraus, daß die, infolge der Kabelbeschädigungen eingetretenen, Kurzschlüsse auch zu äußerlich nicht erkennbaren Beschädigungen im elektrischen Teil der Relaiseinrichtungen im Schalthaus geführt haben. Es mußten deshalb die Schaltereinrichtungen demontiert und zum Prüfstand der Erzeugerfirma gebracht werden. Die Behebung der eingetretenen Schäden dauerte trotz angeordneter Samstag- und Sonntag-Überstunden bis zum Dienstag, dem 26. Juni 1973. Die Wiederinbetriebsetzung der beschädigten Anlage erfolgte dann am Mittwoch, dem 27. Juni 1973.

Da der Gesamtumfang der Reparaturarbeiten nahezu einem Neubau einer derartigen Anlage gleichkam, ist es nur dem unermüdlichen Einsatz und dem Pflichtbewußtsein sowohl der eingesetzten ÖBB-Bediensteten als auch der Angehörigen der beteiligten Firmen zu danken, daß die Wiederinstandsetzung in so rascher Zeit durchgeführt werden konnte.

-4

Zu Frage 2)

Zu diesem Fragepunkt möchte ich feststellen, daß von Seiten der Österreichischen Bundesbahnen durch die Bereitstellung von Schrankenbäumen Vorsorge für die kürzest mögliche Behebung der üblicherweise auftretenden Schrankenbeschädigungen getroffen worden ist. Es ist aber aus wirtschaftlichen und technischen Gründen nicht möglich, jene Teile einer Schrankenanlage, die bei Schrankenbeschädigungen normalerweise nicht in Mitleidenschaft gezogen werden, gleichsam in Vorrat zu halten. Dies deshalb, weil

1. viele Bauteile einer Anlage aus örtlichen Gründen individuell ausgeführt werden müssen,
2. aus patentrechtlichen Gründen von den einzelnen Firmen verschieden ausgeführt werden und
3. laufend Änderungen erfahren, um dem jeweiligen Stand der technischen Entwicklung zu entsprechen.

So sehr Unfälle an Bahnübergängen zu bedauern sind, ist aber doch grundsätzlich festzuhalten, daß das oberste Gebot für die Benutzer einer Eisenbahnkreuzung eben darin liegt, die Bestimmungen der Eisenbahnkreuzungsverordnung genau einzuhalten. Nur dadurch kann erwartet werden, daß die bedauerlichen Unfälle an derartigen Kreuzungen zurückgehen.

Wien, am 1973.08.08

Der Bundesminister:



Wilfried