



II-114 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIV. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5.905/31-1-1975

Wien, 1975 12 18

7/AB

1976 -01- 08

zu 515

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg. Brunner, Kern, Vetter und Genossen, Nr. 5/J-NR/1975 vom 1975 11 19: "Schienengleicher Bahnübergang im Bereich des Blockpostens St. Valentin 1".

Zur gegenständlichen Anfrage beehre ich mich, wie folgt Stellung zu nehmen:

Untersuchungen mit dem Ziele, die Verkehrssicherheit der Bevölkerung zu erhöhen, werden laufend durchgeführt, und zwar sowohl seitens der ÖBB als auch der Obersten Eisenbahnbehörde im Bundesministerium für Verkehr.

Diese Untersuchungen finden ihren Niederschlag in äußerst kostenaufwendigen technischen Maßnahmen im Rahmen entsprechender Programme insbesondere zur Beseitigung menschlicher Fehlleistungen. Was den konkreten Fall anlangt, ist seitens der Bundesstraßenverwaltung die Niveaufreimachung der Kreuzung vorgesehen.

Zum Problemkreis Eisenbahnkreuzungen erlaube ich mir noch anzuführen, daß im Unternehmenskonzept der ÖBB 1 420 Mio. S für die Herstellung von Unter- oder Überführungen bzw. zuggesteuerter Schrankenanlagen bei den 200 unabgeschränkten Eisenbahnkreuzungen auf Hauptbahnen bzw. für die derzeit von Bahnwärtern bedienten

- 2 -

Schranken enthalten sind. Wenn es dadurch auch nicht möglich ist, die vorhandenen 140 Schrankenposten aufzulösen und die von etlichen der besetzten 120 Haltestellen aus betätigten Schranken durch eine andere Sicherungsart zu ersetzen, so wird es immerhin möglich sein, bei 60 % dieser Schrankenbedienungsstellen menschliche Unzulänglichkeit auszuschalten. Für die o.a. Vorhaben ist im Wirtschaftsplan 1976 ein Ansatz von 100 Mio. S enthalten.

Außerdem sind im Unternehmenskonzept 840 Mio. S für die Auflassung und Automatisierung von Blockposten, von denen aus ebenfalls Schranken bedient werden, enthalten. Im Zusammenhang mit diesen Programmen werden ebenfalls Eisenbahnkreuzungen durch Unter- oder Überführungen ersetzt bzw. durch zuggesteuerte Schrankenanlagen gesichert werden. Hiefür wurde im Wirtschaftsplan 1976 ein Gesamtansatz von 28,6 Mio. S vorgesehen.

Neben den Aufwendungen zur Sicherung von Eisenbahnkreuzungen werden von den Österreichischen Bundesbahnen zur Gewährleistung bzw. Verbesserung der Verkehrssicherheit große Anstrengungen auch auf anderen Gebieten unternommen. Das ÖBB-Streckennetz wird so durch

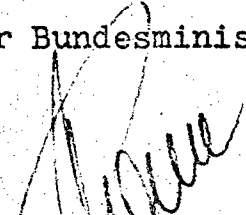
- den Bau von Bahnhofblockanlagen, durch die eine gleichzeitige Zulassung einander gefährdender Zugfahrten ausgeschlossen wird,
- den Bau von Selbstblockanlagen, durch die Zugfahrten in besetzte Streckengleise verhindert werden,
- den Bau von Zugbeeinflussungseinrichtungen (INDUSI), durch die das unbeabsichtigte Überfahren HALT gebietender Signale verhindert wird, stets am letzten Stand der Eisenbahnsicherungstechnik gehalten.

- 3 -

Unfallgefährdete Eisenbahnkreuzungen werden darüber hinaus vom Bundesministerium für Verkehr als Oberste Eisenbahnbehörde dahingehend geprüft, ob bzw. welche Änderungen bestehender Sicherungseinrichtungen geboten erscheinen. Auch bei derartigen Überprüfungen wird das größte Augenmerk auf die Einschränkung der Folgen möglicher menschlicher Fehlleistungen gelegt.

Abschließend muß allerdings darauf hingewiesen werden, daß ungeachtet der o.a. Bemühungen eine sehr große Zahl von Unfällen durch Straßenverkehrsteilnehmer verursacht wird, wobei auch modernste Schrankenanlagen nichts zu ändern vermögen. Allein im Jahre 1974 fuhren 922 KFZ in geschlossene Schranken.

Der Bundesminister:



(Erwin Lanc)