



REPUBLIK ÖSTERREICH  
Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5905/23-1-1982

II-4808 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

2217/AB

1983 -01- 19

zu 2221 J

#### ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage des  
Abg. Grabner und Genossen, 2221/J-NR/1982  
vom 1982 11 25 "Unbeschränkter Bahnüber-  
gang Felixdorf"

Ihre Anfrage beehre ich mich, wie folgt zu beantworten:

#### Allgemein:

Der in der Anfrage angesprochene Unfall wurde durch ein Fehlverhalten des Fahrzeuglenkers (der KFZ-Lenker war bei Rotlicht, das für ihn deutlich zu erkennen sein mußte, ohne vor der Kreuzung anzuhalten in den Gleisbereich eingefahren). Trotz einer sofortigen Schnellbremsung durch den Triebfahrzeugführer konnte der Zusammenstoß nicht verhindert werden. Bei Einhaltung der entsprechenden Bestimmungen und bei genügender Aufmerksamkeit wäre dieser bedauerliche Unfall vermeidbar gewesen, was im übrigen auf alle vier Unfälle, die sich seit 1975 bei der gegenständlichen Kreuzung ereignet haben, zutrifft. In jedem der Fälle lag Verschulden des Kraftwagenlenkers vor.

Die Mißachtung des haltgebietenden Rotlichtes entzieht jeder derartigen Kreuzungssicherung die Basis und würde auch bei Straßenkreuzungen zu Kollisionen führen.

#### Zu 1 und 2:

Das Bundesministerium für Verkehr hat zuletzt im November 1979 untersucht, ob die gegenständliche Blinklichtanlage den Sicherheitsbestimmungen der Eisenbahnkreuzungsverordnung entspricht. Dabei wurde festgestellt, daß die Errichtung einer Schrankenanlage gegenüber der bestehenden Blinklichtanlage zu noch erheblich längeren Sperren der Eisenbahnkreuzung führen würde.

Die relativ lange Rotblinkphase erklärt sich daraus, daß das Einschalten der Blinkanlage auf den schnellsten Zug, der an dieser Stelle eine Geschwindigkeit von 140 Km/h erreicht, ausgelegt werden muß. Naturgemäß verlängert sich diese Phase bei langsameren Zügen entsprechend. Die Blinklichtanlage wird - bedingt durch die Nähe des Bahnhofes Felixdorf - in Fahrtrichtung Wien - Wiener Neustadt händisch und in der Gegenrichtung durch Zugeinwirkung eingeschaltet.

Von Seiten der ÖBB ist derzeit eine Änderung der Anlage, die erst im April 1980 mit einem Aufwand von 1 Million Schilling fertiggestellt wurde, nicht geplant. Eine Schrankenanlage mit gegenüber dem Rotlicht längeren Sperrzeiten würde das durch die Ungeduld der Wartenden (insbesondere auch der Fußgänger) entstehende Risiko vergrößern.

Das Bundesministerium für Verkehr wird jedoch die Anfrage zum Anlaß nehmen, um nochmals ein Ermittlungsverfahren durchzuführen, obwohl anzunehmen ist, daß seit der letzten Untersuchung keine Umstände eingetreten sind, welche eine Änderung der Kreuzungssicherung erfordern.

Sollte aber dennoch die Notwendigkeit der Errichtung einer Schrankenanlage festgestellt werden, wäre die ÖBB bereit, einen ihrem Interesse entsprechenden Anteil an den Kosten zu tragen. Im Falle einer Nichteinigung über den Kostenschlüssel wäre im Verfahren nach § 48 des Eisenbahngesetzes 1957 durch das Bundesministerium für Verkehr eine Kostenentscheidung zu treffen, wobei sich diese auf ein Gutachten einer nach § 48 Abs 3 zu bildenden Sachverständigenkommission zu stützen hätte.

Zu 3:

Die geschätzten Kosten für den Umbau der Blinklichtanlage in eine Schrankenanlage würden sich auf rund 1 Million Schilling belaufen.

Wien, 1982 01 17  
Der Bundesminister

