



REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5905/15-1-1980

II-1494 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

664 IAB

1980-08-26

zu 675 J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. Grabher-Meyer, Dr. Ofner,
Nr. 675/J-NR/1980 vom 1980 07 03,
"Unbeschränkter Bahnübergang bei
Schlins/Vorarlberg".

Ihre Anfrage beehre ich mich, wie folgt zu beantworten:

Bereits seit geraumer Zeit laufen Bemühungen, die Sicherheitssituation bei der Eisenbahnkreuzung mit der Landesstraße Nr. 74 nächst der Haltestelle Schlins zu verbessern. Daß eine solche Verbesserung bis jetzt noch nicht möglich war, ist darauf zurückzuführen, daß im Zuge des laufenden umfassenden Ausbaues des Nahverkehrs der ÖBB in Vorarlberg auch Kreuzungsprojekte auf die zukünftigen Streckenführungen und Betriebsverhältnisse abgestimmt sein müssen.

Was nun im besonderen die in der Anfrage angeführte Eisenbahnkreuzung anlangt, so ist zunächst festzuhalten, daß es bei dieser Kreuzung, im Gefolge einer von der Landesstraßenbauverwaltung Feldkirch projektierten und ausgeführten Überführung der Landesstraße 74 über die Rheintalautobahn im Gefährdungsbereich der Eisenbahnkreuzung bei km 56,178 der ÖBB-Strecke Lindau - Bludenz, zu einer verstärkten Verkehrsbelastung gekommen ist. Bereits im Rahmen dieses Straßenbauprojektes wurde daher der Ersatz der Blinklichtanlage durch eine Schrankenanlage bei der in Rede stehenden Eisenbahnkreuzung vorgesehen. Um alle durch Eisenbahnkreuzungen verursachten Verkehrsprobleme in diesem Gebiet zu bereinigen, haben sich die ÖBB jedoch bereit erklärt, ein Kreuzungsbauwerk - und zwar eine Eisenbahnbrücke über die Schlinsener Landesstraße auf eigene Kosten herzustellen, allerdings nur in Verbindung mit der Auflassung dreier weiterer Eisenbahnkreuzungen

in diesem Bereich. Daraufhin wurde vom Bau einer Schrankenanlage abgesehen und vom Landeshauptmann von Vorarlberg beim Bundesministerium für Verkehr die Errichtung eines Kreuzungsbauwerkes beantragt.

Dem Antrag auf die bauliche Umgestaltung der Eisenbahnkreuzung wurde vom Bundesministerium für Verkehr im Mai 1976 entsprochen und eine dreijährige Frist hierfür gesetzt. Die ÖBB und die Vorarlberger Landesstraßenverwaltung sollten gemeinsam die entsprechenden Projektsunterlagen zur Führung der Bauverhandlung ausarbeiten und dem Bundesministerium für Verkehr vorlegen. Zur Vorlage eines solchen, auf die gegenwärtig eingleisige Strecke abgestellten Unterführungsprojektes kam es wegen eines möglichen zweigleisigen Ausbaues der Strecke Feldkirch - Bludenz, worüber Planungen anhängig sind, nicht mehr.

Um weitere Verzögerungen möglichst auszuschließen, wurde ein auf eine solche Streckenführung Bedacht nehmendes Vorprojekt jedoch bereits erstellt; die Detailplanung ist derzeit noch im Gang.

Die eisenbahnrechtliche Bauverhandlung über das Brückenprojekt und die Auflassung weiterer Eisenbahnkreuzungen wird, sobald dies technisch möglich ist, abgehalten werden. Ebenso werden die Bemühungen darauf gerichtet sein, bei der Bauausführung keine Verzögerungen eintreten zu lassen.

Um jedoch bis zur Fertigstellung des Kreuzungsbauwerkes einen möglichst hohen Sicherheitsgrad an der Eisenbahnkreuzung zu gewährleisten, werden zusätzliche Blinklichtsignale am jeweils linken Straßenrand aufgestellt. Dadurch soll ein Obersehen des Haltegebotes - wie es sich beim tragischen Unfall am 21.6.1980 zugetragen hat - hintangehalten und somit die Sicherheit an der Eisenbahnkreuzung zumindest zwischenzeitig verbessert werden.

Wien, 1980 08 20

Der Bundesminister

