

II-6137 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 3132/J

1988 -12- 15

A n f r a g e

der Abgeordneten Kraft, Freund  
und Kollegen

an den Bundesminister für öffentl. Wirtschaft und Verkehr  
betreffend Bahnübergang in der Gemeinde Aurolzmünster

Auf einem schienengleichen Bahnübergang in der Gemeinde Aurolzmünster Bez. Ried/Innkreis, kam es unlängst wiederum zu einem tödlichen Verkehrsunfall. Bereits seit dem Jahre 1975 bemüht sich die Marktgemeinde Aurolzmünster diese Gefahrenstelle zu beseitigen, bisher jedoch ohne Erfolg. Der Unmut der Bevölkerung ist verständlicherweise enorm groß, wie der beigefügte Zeitungsbericht auch zum Ausdruck bringt. In der Ausgabe der Rieder Volkszeitung vom 8.12.1988 ist folgende Sachverhaltsdarstellung zu lesen:

## Angst nach zweitem Todesopfer: „Und wer ist der nächste?“

**AUROLZMÜNSTER (Red).** „Eigentlich ein Wunder, daß nicht schon früher etwas passiert ist“, lautete die übereinstimmende Meinung in Aurolzmünster zum tödlichen Unfall vom Montagabend. Eines Tages mußte es hier jemanden erwischen, sind jene überzeugt, die sich in der Nähe des Bahnüberganges Antiesenweg angesiedelt haben. Johannes Klement (26) aus St. Martin ist das Opfer — das zweite.

Lokführer Hans Ahamer (31) versuchte noch zu warnen, doch der 26jährige Stricker aus St. Martin hörte die Signale offenbar nicht mehr — oder zu spät. Genauso wie er den Richtung Ried fahrenden Triebwagenzug Nr. 3480 in der nebeligen Dämmerung übersehen hatte. Die Folgen dieser kurzen Unaufmerksamkeit waren tödlich für ihn.

Der Simca wurde vom Zug frontal gerammt und sechs Meter weit in eine Wiese bugsiert. Im

Wrack lag der junge Mann mit schweren Schädel- und Lungenverletzungen. Bewußtlos, aber noch am Leben. Doch die Bemühungen von Gemeindearzt Dr. Peter Winkler und der Rettung waren vergebens: Auf dem Weg in das Spital starb Johannes Klement.

Sein Tod ist das traurigste und — vorläufig — letzte Kapitel einer langen Geschichte um die bessere Absicherung dieser Kreuzung von Straße und Bahn, die täglich Hunderte Menschen — darunter auch

viele Kinder — passieren müssen. Denn zu der in den vergangenen Jahren entstandenen Wohnsiedlung und zum Sportplatz ist das die einzige Zufahrt.

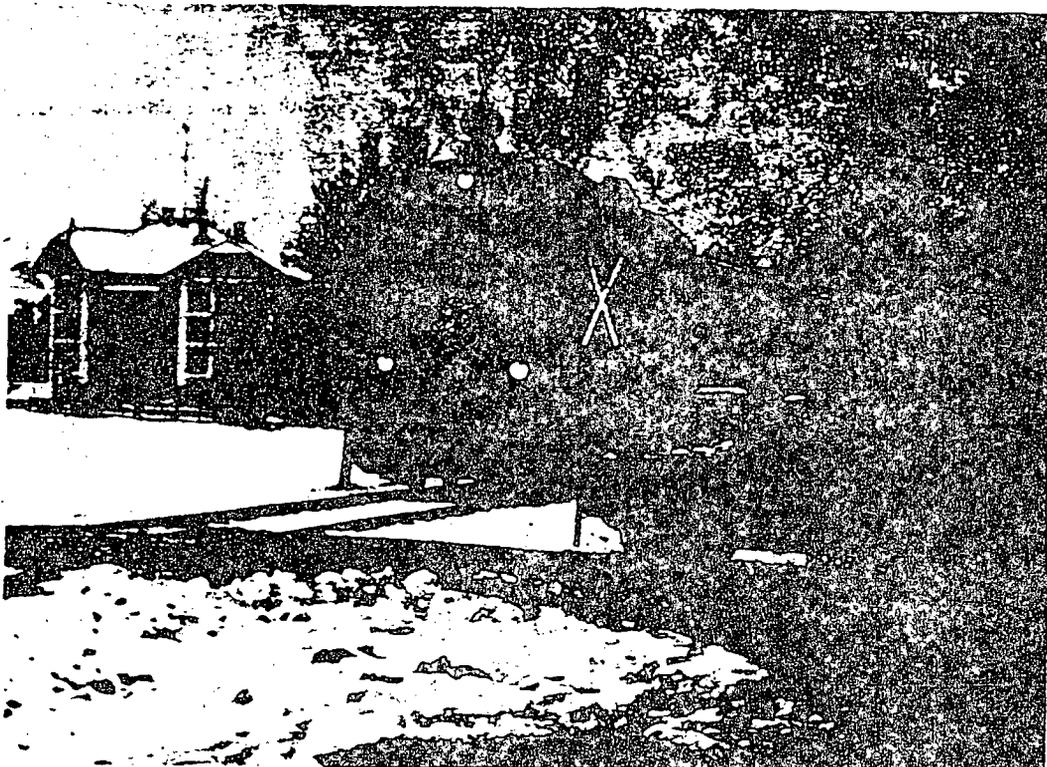
Um die sich daraus ergebenden Gefahren wissend, trug die Marktgemeinde Aurolzmünster schon 1975 dieses Problem an die ÖBB heran. Im darauffolgenden Jahr gab es die erste Verhandlung, 1979 eine zweite und 1985 eine dritte. Zwei seitenlange Bescheide wurden vom Amt der Landesregierung erlassen, viel sonstiges Papier beschrieben, Briefe zwischen Gemeinde, Bundesbahnen und Bundesstraßenverwaltung hin- und hergeschrieben — wirklich geschehen ist jedoch nichts. Bis zum Montag, als das eintrat, was die Bevölkerung

schon seit langem befürchtet hat. Daß nämlich nach dem Baumschulbesitzer Gottfried aus St. Martin eines Tages wieder ein Mensch in diese Falle tappen werde.

„Und wer ist der nächste?“ fragen die Siedler, die sich die Verzögerungstaktik der befaßten Stellen nun nicht länger gefallen lassen wollen. Mittels Unterschriftenaktion wollen sie der jahrealten Forderung nach einem Halbschranken oder wenigstens einer Ampelanlage Nachdruck verleihen.

### Verzögerung in Perfektion

Verschleppt wird die Sache nun schon seit mehr als zehn Jahren im wesentlichen mit zwei Argumenten:



Seit 13 (!) Jahren stellt dieser Bahnübergang in Aurolzmünster eine tödliche Falle dar — geschehen ist bisher nichts. Deshalb mußte am Montag ein junger Mann sterben.

⊙ Die Eisenbahner vertrösten immer wieder auf die irgendwann einmal kommende Elektrifizierung der Strecke Ried—Schärding, in deren Zuge auch alle derzeit unregulierten Übergänge entweder aufgelassen oder technisch abgesichert würden.

⊙ Die Bundesstraßenverwaltung verweist beharrlich darauf, daß vor dem umstrittenen Bahnübergang zu wenig Standstraßen in Richtung B 143 sind, weshalb der fließende Verkehr gestört würde. Also müßte die Einbindung des Antiesenweges in die Bundesstraße neu erfolgen.

Pläne dazu wurden schon der Reihe nach gezeichnet und stets wieder verworfen. Die Gemeinde unternahm daher im April 1986 einen neuerlichen Anlauf. Schriftlich teilte sie den OBB mit, ein Drittel der Kosten einer Sicherungsanlage samt Straßenbaumaßnahmen zu übernehmen — schätzungsweise 400.000 S.

Genau zehn Monate verstrichen, bis die Bundesbahner auf dieses großzügige Angebot antworteten: mit bestem Dank und neuen Plänen . . .

Gerhard Marschall

*Ulrich Schönbauer, Kiedler* *Resubline* *Press-Red.*  
*am. Bismarckplatz*

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende

#### A n f r a g e:

- 1) Hat Ihr Ministerium von dieser Gefahrenstelle bzw. von den Bemühungen der Marktgemeinde Aurolzmünster um deren Beseitigung Kenntnis?
- 2) Welche Umstände haben bisher eine Sanierung verhindert, obwohl ein relativ geringer Betrag hierfür erforderlich gewesen wäre?
- 3) Bis wann kann mit einem zufriedenstellenden Ausbau dieser gefährlichen Kreuzung gerechnet werden?