



II- 724/der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5905/57-4-1992

3360 IAB

1992-09-11

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg. zu 3323 IJ
Vetter und Kollegen vom 10. Juli 1992,
Zl. 3323/J-NR/1992 "Errichtung einer Ampel-
anlage beim Bahnübergang Zollamt Gmünd-Böhmzeil
(Regionalanliegen Nr. 112)"

Im Allgemeinen:

Die gegenständliche Eisenbahnkreuzung befindet sich in km 1,787 der ÖBB-Strecke Gmünd - Litschau auf der Landesstraße L 8225 in Gmünd in unmittelbarer Nähe des Zollamts Gmünd-Böhmzeil an der Staatsgrenze zur CSFR und ist durch eine zuggeschaltete Lichtzeichenanlage gesichert.

Seit dem Jahr 1984 werden anstelle von Blinklichtanlagen (zwei abwechselnd blinkende rote Lichter) Lichtzeichenanlagen errichtet. Lichtzeichenanlagen bestehen aus zwei untereinander angeordneten Signalgebern, die in der Grundstellung dunkel sind. Bei Annäherung eines Schienenfahrzeuges an die Eisenbahnkreuzung zeigt zuerst der untere Signalgeber etwa vier Sekunden lang gelbes nicht blinkendes Licht und anschließend der obere Signalgeber rotes nicht blinkendes Licht bis nach Vorbeifahrt des Schienenfahrzeuges. Die Straßenbenützer haben sowohl beim Aufleuchten des gelben Lichts als auch beim Aufleuchten des roten Lichts anzuhalten. Sollte jedoch während der Gelbphase ein sicheres Anhalten vor der Eisenbahnkreuzung nicht mehr möglich sein, so haben die Straßenbenützer weiterzufahren.

Durch diese Neugestaltung der Lichtzeichenanlagen an Eisenbahnkreuzungen wurden die Signalisierung und das Haltegebot im

- 2 -

Straßenverkehr und an Eisenbahnkreuzungen vereinheitlicht, die Straßenbenützer finden seither an Eisenbahnkreuzungen das ihnen von Straßenkreuzungen vertraute Haltegebot vor. Der Vorschlag, das gelbe Licht an Eisenbahnkreuzungen aufgrund der kurzen Einschaltdauer entfallen zu lassen, käme daher etwa dem Vorschlag gleich, das gelbe Licht aufgrund der kurzen Einschaltdauer an Verkehrslichtsignalanlagen (Straßenampeln) entfallen zu lassen und sollte daher seriöserweise wohl nicht weiter verfolgt werden.

Die gegenständliche Eisenbahnkreuzung befindet sich in unmittelbarer Nähe des Zollamts Gmünd-Böhmzeil und an der Staatsgrenze zur CSFR. Bis zum Ausbau des Zollamtes Gmünd-Böhmzeil im Zuge der Grenzöffnung zur CSFR war die Eisenbahnkreuzung durch eine mechanische Schrankenanlage gesichert. Im Zuge des Ausbaues des Zollamtes erfolgte nicht nur eine Vergrößerung des Amtsplatzes links der Bahn, sondern auch eine wesentliche Verbreiterung der Eisenbahnkreuzung, die Stauzone zum Grenzübergang in die CSFR führt unmittelbar über die Eisenbahnkreuzung. Darüberhinaus wurde im Jahr 1989 ein beträchtliches Ansteigen des Straßenverkehrs über den Grenzübergang erwartet - dies ergibt sich auch aus der Dimensionierung der Straßenanlagen.

Durch die beschriebene Lage der Eisenbahnkreuzung direkt in der Stauzone zum Grenzübergang ergibt sich eine besondere Verkehrssituation, die bei der Festlegung der Sicherung der Eisenbahnkreuzung nach dem Umbau der Straßenanlagen entsprechend zu berücksichtigen war. Unter anderem war davon auszugehen, daß zur Grenzabfertigung aufgereichte Straßenbenützer wiederholt - trotz entgegenstehender gesetzlicher Regelungen - auf oder im Gefahrenbereich der Eisenbahnkreuzung anhalten werden. Aus diesem Grund war eine Sicherungsart zu wählen, die ein Erkennen des Haltegebots auf allen Punkten des Gefahrenbereichs der Eisenbahnkreuzung entsprechend sicherstellt. Desweiteren war zu berücksichtigen, daß die Aufmerksamkeit der

- 3 -

Straßenbenützer im Bereich des Straßengrenzübergangs naturgemäß in vielen Fällen von der Eisenbahnkreuzung abgelenkt sein wird und aus diesem Grund eine entsprechend auffällige Sicherungseinrichtung zu wählen ist. Auch sollte nicht übersehen werden, daß die gegenständliche Eisenbahnkreuzung bereits vor den Ausbaumaßnahmen auf der Straße mit einem technischen Kreuzungsschutz, nämlich einer Schrankenanlage, versehen war.

Im Rahmen der eisenbahnrechtlichen Ortsverhandlung über die Sicherung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung und den Ausbau des Grenzüberganges im Bereich der Eisenbahnkreuzung wurde der im Projekt vorgeschlagenen Lichtzeichenanlage daher auch von allen anwesenden Sachverständigen und Parteienvertretern (beispielsweise Landesstraßenverwaltung, Stadtgemeinde Gmünd, Österreichische Bundesbahnen, Landeshauptmann von Niederösterreich) zugestimmt, es herrschte allgemeines Einvernehmen über das vorliegende Projekt einer Lichtzeichenanlage und das diesbezügliche Verhandlungsergebnis wurde von **a l l e n** Verhandlungsteilnehmern ohne Einwand zur Kenntnis genommen. Es trifft also NICHT zu, daß die Errichtung einer Lichtzeichenanlage allein von den Amtssachverständigen gefordert wurde.

Zu den Fragen 1, 2 und 3.:

"Gibt es bei den Österreichischen Bundesbahnen Richtlinien, bei welcher Zugsfrequenz Eisenbahnkreuzungen mit Blinklichtanlagen gesichert werden müssen?"

Wenn ja, wie lauten diese Richtlinien?"

Gibt es sonstige allgemeine Richtlinien zur Sicherung von Eisenbahnkreuzungen?"

Die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen ist im Eisenbahngesetz 1957, BGBl.Nr. 60, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl.Nr. 452/1992, sowie in der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961, BGBl.Nr. 2, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl.Nr. 123/1988, geregelt und erfolgt unter Bedachtnahme auf die Verkehrserfordernisse und die örtlichen Verhältnisse. Auszugehen ist in jedem Fall davon, daß eine Eisenbahnkreuzung eine Verkehrsfläche ist, die von zwei Verkehrsträgern, nämlich

- 4 -

der Schiene und der Straße, gemeinsam benützt wird. Demzufolge bestimmt sich auch die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung nicht nur nach den Verkehrserfordernissen und örtlichen Verhältnissen der Schiene allein, sondern es sind gleichermaßen auch jene der Straße bei der Bestimmung der Sicherungsart zu berücksichtigen. Die Frequenz auf der Schiene stellt daher e i n , nicht jedoch das allein ausschlaggebende Kriterium bei der Festlegung der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung dar.

Zu den Fragen 4, 5 und 6:

"Wurden diese Richtlinien im Falle der Errichtung der Blinklichtanlage beim Bahnübergang im Bereich des Zollamtes Gmünd-Böhmzeil eingehalten?

Halten Sie Errichtungskosten von 2,8 Millionen Schilling für diese Blinklichtanlage bei einer Zugsfrequenz von 2 Güterzügen täglich für gerechtfertigt?

Wenn nein, was werden Sie unternehmen, um in Zukunft derartig übertriebene Sicherungsmaßnahmen, die mit hohen Kosten verbunden sind, zu vermeiden?"

Die auf der Straße aufgrund des anschließenden Straßengrenzübergangs Gmünd-Böhmzeil zu gewärtigenden Verkehrssituationen bedingen eine entsprechend abgestimmte Eisenbahnkreuzungssicherungseinrichtung. Von diesem Erfordernis zugunsten eines Kilometers Landesstraßenneubaues abzurücken, wäre im Interesse der Sicherheit des sich kreuzenden Verkehrs nicht vertretbar.

Wien, am 9. September 1992
Der Bundesminister

