

II-9164 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 78
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5905/4-4-1993

4126 /AB

1993 -03- 22

zu 4168 /J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Apfelbeck vom 21. Jänner 1993, Zl. 4169/J-NR/1993,
"Installierung automatischer Schrankenanlagen im
Gebiet der Gemeinde Hart bei Graz"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

"Ist Ihnen bekannt, daß sämtliche im Harter Gemeinderat vertretenen Parteien einhellig den Bau von automatischen Schrankenanlagen fordern?"

Ist Ihnen bekannt, daß von Harter Bürgern Unterschriften zur Unterstützung der Forderung nach einem Bau von automatischen Schrankenanlagen gesammelt werden?"

Die ÖBB haben im Frühjahr 1992 ein Projekt zur eisenbahnrechtlichen Genehmigung vorgelegt, in dem unter anderem auch die Errichtung von Lichtzeichenanlagen an Eisenbahnkreuzungen in der Gemeinde Hart bei Graz vorgesehen war. Am 27. 8. 1992 fand im Zuge des eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens eine Ortsverhandlung statt, bei der auch die Sicherung dieser Eisenbahnkreuzungen eingehend erörtert wurde. Im Rahmen dieser Ortsverhandlung haben nicht nur der eisenbahntechnische und der straßenverkehrstechnische Amtssachverständige die Errichtung von Lichtzeichenanlagen an den gegenständlichen Eisenbahnkreuzungen einvernehmlich befürwortet, sondern hat neben den anderen Parteienvertretern insbesondere auch der Vertreter der Gemeinde Hart bei Graz das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis genommen. Aufgrund dieses positiven und einvernehmlichen Verhandlungsergebnisses

- 2 -

wurde sodann angeordnet, daß die gegenständlichen Eisenbahnkreuzungen durch Lichtzeichenanlagen zu sichern sind und wurde ebenso den österreichischen Bundesbahnen die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung zur Errichtung der Lichtzeichenanlagen erteilt.

Im November 1992 hat die Gemeinde Hart bei Graz in Abänderung ihrer ursprünglichen Position beim Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr die Errichtung von Schrankenanlagen an den Eisenbahnkreuzungen in ihrem Gemeindegebiet beantragt. Die Oberste Eisenbahnbehörde hat der Gemeinde Hart bei Graz dazu mitgeteilt, daß die Errichtung von Lichtzeichenanlagen an den gegenständlichen Eisenbahnkreuzungen eingehend geprüft wurde und dieser im Rahmen der eisenbahnrechtlichen Verhandlung im August 1992 von allen Sachverständigen und Parteien - darunter auch der Gemeinde Hart bei Graz - zugestimmt wurde. Darüberhinaus wurde die Gemeinde Hart bei Graz darauf hingewiesen, daß Lichtzeichenanlagen seit etwa zehn Jahren an vielen Eisenbahnkreuzungen in ganz Österreich errichtet wurden und sich diese Sicherungsart seither bewährt hat.

Zu den Fragen 4 und 5:

"Sind die österreichischen Bundesbahnen in der Lage, die nur mit Lichtzeichenanlagen gesicherten schienengleichen Eisenbahnkreuzungen zum Schutz der Harter Bevölkerung mit Schrankenanlagen auszustatten?"

Wenn ja, mit welchen Kosten muß dabei gerechnet werden?"

Es wäre technisch möglich, die Sicherung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzungen auch als Schrankenanlagen auszuführen. Aufgrund des oben angeführten Verhandlungsergebnisses und der vorliegenden eisenbahnrechtlichen Genehmigung sind die ÖBB jedoch nicht verpflichtet, hierfür anfallende Mehrkosten zu bestreiten, sondern wären diese von den Trägern der Straßenbaulast bzw. den Antragstellern für die Errichtung von Schrankenanlagen aufzubringen.

Eine genaue Kostenschätzung für die Errichtung von Schrankenanlagen an den gegenständlichen Eisenbahnkreuzungen ist ohne

- 3 -

Vorliegen entsprechender Projekte nicht möglich, aufgrund bisheriger Erfahrungswerte wären gegenüber den genehmigten Lichtzeichenanlagen jedoch Mehrkosten in der Höhe von etwa S 8 Mio. sowie zusätzlich Erhaltungskosten von etwa S 60.000,-- jährlich zu veranschlagen.

Zu den Fragen 3 und 6:

"Ist Ihnen bekannt, daß der Unmut über die nur unzureichende Absicherung der schienengleichen Eisenbahnkreuzungen zu öffentlichen Protesten der Harter Bevölkerung führen wird?"

Sind Sie bereit sich dafür einzusetzen, daß die möglichen Todesfallen im Harter Gemeindegebiet entschärft werden und den berechtigten Wünschen der ortsansässigen Bevölkerung entsprochen wird?"

Es ist unzutreffend, daß Lichtzeichenanlagen nur eine unzureichende Absicherung von Eisenbahnkreuzungen erreichen können, insbesondere muß ich die völlig unzutreffende Behauptung zurückweisen, Lichtzeichenanlagen an Eisenbahnkreuzungen würden "Todesfallen" darstellen.

Die ÖBB errichten seit 1983 zur Sicherung von Eisenbahnkreuzungen auch Lichtzeichenanlagen. Am 31. 12. 1991 wurden im gesamten Bundesgebiet bereits insgesamt 176 Eisenbahnkreuzungen allein auf Strecken der ÖBB durch Lichtzeichenanlagen gesichert. Die Sicherungsart Lichtzeichenanlage hat sich in ganz Österreich bereits seit vielen Jahren hervorragend bewährt.

Zu Frage 7:

"Ist Ihnen bekannt, daß die zirka 2x3 Meter großen Schalthäuschen der Lichtzeichenanlage derart ungünstig aufgestellt sind, daß beim Überqueren der Gleisanlage die Sicht auf einen etwa herannahenden Zug teilweise oder zur Gänze genommen wird und sich so das Unfallrisiko sogar noch erhöht?"

Die Annäherung eines Schienenfahrzeuges wird dem Straßenbenützer bei einer Lichtzeichenanlage durch gelbes und anschließend durch rotes Licht angezeigt. Der Straßenbenützer hat bei Annäherung an die Eisenbahnkreuzung allfällige Lichtzeichen der Lichtzeichen-

- 4 -

anlage zu beachten und bei Aufleuchten des gelben und dann roten Lichts vor der Eisenbahnkreuzung anzuhalten. Auch bei einer Verkehrslichtsignalanlage (Verkehrssampel) an einer Straßenkreuzung wird nicht die Freihaltung von Sichträumen auf den Querverkehr vorgesehen, sondern haben die Straßenbenützer allein die Lichtzeichen der Verkehrslichtsignalanlage zu beachten.

Zu Frage 8:

"Gibt es ein Konzept der Österreichischen Bundesbahnen, mit dem auf die stark angestiegene Zugsverkehrs-Frequenz seit der Ost-Öffnung und die damit verbundenen zusätzlichen Belastungen der Bevölkerung entlang der Ostbahntrasse Graz-Gleisdorf-Fehring-Szombathely reagiert wird?"

Die ÖBB sind als umweltbewußtes Verkehrsunternehmen nachdrücklich bemüht - insbesondere im Hinblick auf die gestiegenen Zugfrequenzen - die Streckenstandards im Zuge diverser Investitionsprogramme und unter Einsatz beträchtlicher Finanzmittel laufend zu verbessern.

Durch die moderne Eisenbahnbauweise, wie z. B. lückenlos verschweißte Gleise, Dämmaßnahmen im Bereich des Oberbaues, Sanierung des Unterbaues, Schienenschleifen, Schienenschmiereinrichtungen, elastische Schienenlager, werden die vom Bahnbetrieb ausgehenden Emissionen möglichst gering gehalten und wesentliche Lärmreduktionen erzielt.

Die Attraktivierung der steirischen Ostbahn (Graz - Fehring - Mogersdorf - (Szentgotthard) ist Gegenstand eines im Oktober 1992 zwischen den ÖBB und dem Land Steiermark getroffenen Übereinkommens. Wurden bis 1992 von den ÖBB für diesen Streckenabschnitt für die Modernisierung von Eisenbahnkreuzungsanlagen mehr als 20 Mio S investiert, so wird das Investitionsvolumen mit Beteiligung des Landes für den Streckenabschnitt Graz - Fehring für das Jahr 1993 aufgrund des Übereinkommens nicht weniger als 53 Mio S betragen (Kostenaufteilung: ÖBB 33 Mio S, Land Steiermark: 20 Mio S).

- 5 -

Die 2. Ausbautappe bis zur Landesgrenze wird mit einem neuerlichen Übereinkommen geregelt. Gegenstand des Übereinkommens sind vorwiegend Maßnahmen an Eisenbahnkreuzungen, aber auch Vorkehrungen zur Verbesserung der Anlagenverhältnisse im Streckenbereich. Das Investitionsvolumen beträgt 65,0 Mio S, wobei das Land 25,75 Mio S und die ÖBB 39,25 Mio S aufbringen werden. Die Realisierung dieses Maßnahmenpaketes ist für 1993 und 1994 vorgesehen.

Wien, am 20. März 1993
Der Bundesminister

