



II-~~2719~~ der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl.5.905/12-I/1-1973

XIII. Gesetzgebungsperiode

1259/A.B.
zu 1246 /J.
Präs. am 5. Juli 1973

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abgeordneten zum Nationalrat Melter, Dr. Stix und Genossen, Nr. 1246/J vom 9. Mai 1973 "Schienengleiche Bahnübergänge"

Zur obbezeichneten Anfrage erlaube ich mir, folgendes mitzuteilen:

Die Herstellung, Um- und Ausgestaltung der Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen sowie die Tragung der Kosten solcher baulicher Maßnahmen werden durch das Eisenbahn- gesetz 1957 geregelt.

Bezüglich der Änderungen, die an Kreuzungen zwischen ÖBB-Strecken und Bundesstraßen erforderlich sind, ist gemäß § 48 Abs. 6 dieses Gesetzes der Abschluß eines Verwaltungsübereinkommens vorgesehen. Nach dem geltenden Verwaltungsübereinkommen obliegt die bauliche Umgestaltung schienengleicher in schienenfreie Kreuzungen (Niveaufreimachung) samt Kostentragung in jedem Falle der Bundesstraßenverwaltung. Nur wenn die Österreichischen Bundesbahnen anlässlich einer Niveaufreimachung eine Objektsvergrößerung durch Änderung des konsensmäßigen Gleisbestandes verlangen bzw. verursachen, so haben sie die anteiligen Mehrkosten unter Zugrundelegung der bestehenden Straßenbreite zu tragen.

Was die Kreuzungen mit Landes- und Gemeindestraßen anlangt, so hat das Bundesministerium für Verkehr auf Antrag der Österreichischen Bundesbahnen oder eines Trägers der Straßenbaulast (Land oder Gemeinde) an einer bestehenden Kreuzung die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege anzuordnen, wenn dies zur besseren Abwicklung des sich kreuzenden Verkehrs erforderlich ist. Das Bundesministerium für Verkehr kann unter denselben Voraussetzungen eine solche Anordnung auch von Amts wegen treffen. In dieser Anordnung ist auch zu entscheiden, welche Kosten infolge der technischen Anpassung der baulichen Umgestaltung im verkehrsmäßigen Ausstrahlungsbereich der Kreuzung erwachsen und demgemäß in die Kostenteilungsmasse einzubeziehen sind. Die durch die bauliche Umgestaltung und durch die künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung der umgestalteten Anlagen erwachsenden Kosten sind den Verkehrsträgern anteilmäßig aufzuerlegen. Für die Festsetzung der Anteile - die auf Grund eines Gutachtens einer Sachverständigenkommission erfolgt - sind folgende Faktoren maßgebend:

- * die seit Erteilung der Baugenehmigung für die Kreuzung eingetretene Änderung des Eisenbahn- oder Straßenverkehrs,
- * die durch die bauliche Umgestaltung erzielte Verbesserung der Abwicklung des Eisenbahn- oder Straßenverkehrs,
- * die hiedurch erzielten allfälligen Ersparnisse und
- * die im Sonderinteresse eines Verkehrsträgers aufgewendeten Mehrkosten.

Die Anordnungsbefugnis des Bundesministeriums für Verkehr findet ihre Grenzen darin, daß sie nur ausgeübt werden darf, wenn die Durchführung einer solchen Anordnung "den Verkehrsträgern (Träger der Straßenbaulast und Eisenbahnunternehmen) wirtschaftlich zumutbar ist" (siehe § 48 (1) Eisenbahngesetz 1957).

Hiebei ergeben sich folgende wirtschaftliche Aspekte:
Aus den Erfordernissen der reibungslosen und raschen Abwicklung des Straßenverkehrs entstehen wegen der starken Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs für die Straßenerhalter große finanzielle Lasten. Deshalb kann die verkehrsgerechte Ausgestaltung der Straßen mit dem stark steigenden Verkehrsaufkommen oft nicht Schritt halten. Dies trifft ganz besonders auf die notwendigen Verbesserungen der Verkehrsbedingungen des Straßenverkehrs im Bereich von schienengleichen Eisenbahnkreuzungen zu, weil es sich bei der hiezu erforderlichen Herstellung von Unterführungen, Überführungen und Ersatzwegen um sehr kostenaufwendige bauliche Anlagen handelt. Im Eisenbahnverkehr hingegen kann in der Regel mit den bestehenden Anlagen das Auslangen gefunden werden. Die Hauptlast der Kosten für solche Kreuzungsbauwerke fällt daher im Sinne der erwähnten Gesetzesbestimmung den Straßenerhaltern zu; eine Kostenbeteiligung durch die Österreichischen Bundesbahnen hat nur insoferne zu erfolgen, als ihnen aus solchen Maßnahmen Vorteile entstehen. Solche Vorteile entstehen den ÖBB insbesondere bei der Errichtung von Unter- bzw. Überführungen durch den Wegfall der Personalkosten für Schrankenwärter.

Obwohl die Österreichischen Bundesbahnen durch die Errichtung automatischer Schrankenanlagen gleichfalls diesen personalsparenden Rationalisierungseffekt erzielen können, beseitigt eine solche Sicherungsanlage letztlich doch nicht die Behinderung des Straßenverkehrs im Kreuzungsbereich, weshalb der Schwerpunkt des Programmes nach wie vor bei der Errichtung von Über- oder Unterführungen liegt. Deshalb wird von beiden Verkehrsträgern und vom Bundesministerium für Verkehr als Eisenbahnbehörde möglichst auch dann der baulichen Umgestaltung der Kreuzungsbereiche der Vorrang gegeben, wenn sie erst später erfolgen kann.

Die bisherigen Rationalisierungsbestrebungen der ÖBB haben außer Zweifel einen sehr hohen Anteil daran, daß im Einvernehmen mit den beteiligten Straßenerhaltern seit 1949 etwa 2000 schienengleiche Bahnübergänge durch den Bau von Unterführungen, Überführungen und Ersatzwegen beseitigt worden sind. Die Bemühungen der Verkehrsträger um die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse müssen jedoch angesichts der weiter anhaltenden Steigerung des Straßenverkehrsvolumens auch weiterhin intensiv fortgesetzt werden.

Was die Verkehrssicherheit im Bereiche der Eisenbahnkreuzungen anlangt, haben vor allem die Österreichischen Bundesbahnen in den letzten 10 Jahren durch die sorgfältige Planung und zielstrebige Durchführung baulicher und sicherungstechnischer Maßnahmen einen entscheidenden Beitrag auch zur Hebung der Sicherheit im Straßenverkehr geleistet: In Österreich ist bekanntlich in den letzten 10 Jahren die Anzahl der für den Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeuge um 65 % auf rd. 2,4 Millionen Kraftfahrzeuge angestiegen. Dadurch, aber auch durch den bedeutenden Ausländerverkehr hat der Straßenverkehr in Österreich sehr stark zugenommen. Trotzdem konnte auf den Strecken der ÖBB die Anzahl der Kollisionen von Schienen- mit Straßenfahrzeugen innerhalb dieser Zeitspanne um 9 % vermindert werden!

Die einzelnen Punkte der Anfrage darf ich wie folgt beantworten:

Zu 1)

Im Jahre 1972 wurde der verkehrsmäßige Ausstrahlungsbereich von Eisenbahnkreuzungen in 137 Fällen saniert - und zwar: in 25 Fällen durch die Herstellung von Durchlässen bzw. Eisenbahnbrücken (Straßenunterführungen),

in 11 Fällen durch die Errichtung von Straßenbrücken (Straßenüberführungen) und in 101 Fällen durch die Schaffung von Ersatzwegen bzw. Ablösung von Wegerechten (Auflassung).

Hiebei wurde stets getrachtet, durch die Errichtung eines Kreuzungsbauwerkes möglichst mehrere Bahnübergänge gleichzeitig zu beseitigen.

Zu 2)

Im Jahre 1973 werden voraussichtlich 98 Bahnübergänge beseitigt werden können, und zwar 28 durch Unterführungen, 9 durch Überführungen und 61 durch Auflassung. Da jede Möglichkeit genutzt wird, Bahnübergänge durch Bezahlung von Umwegentschädigungen und Abgeltung von Wirtschaftserschwernissen abzulösen, kann sich die letztgenannte Zahl noch erhöhen. Um welche schienengleichen Bahnübergänge es sich bei den vorerwähnten Maßnahmen handelt, kann aus ./ der beigeschlossenen Liste ersehen werden.

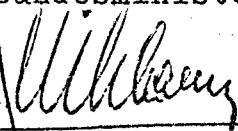
Zu 3)

Im Jahre 1973 werden 5 Vorhaben, die im Jahre 1974 die Auflassung von 13 Bahnübergängen ermöglichen werden, in Angriff genommen.

Zu 4)

Besonders stark frequentierte Bahnübergänge befinden sich im Zuge von Bundesstraßen. Da die Beseitigung von Bundesstraßenübergängen nach dem Verwaltungsübereinkommen zwischen den Österreichischen Bundesbahnen und der Bundesstraßenverwaltung ausschließlich Angelegenheit der Bundesstraßenverwaltung ist, werden von dieser auch die diesbezüglichen Prioritäten festgesetzt.

Wien 1973 07 02
Der Bundesminister:



Beilage zu Zl. 68000-65-73

L i s t e

der schienengleichen Bahnübergänge, deren Beseitigung
voraussichtlich im Jahre 1973 möglich ist, durch

A) Straßenunterführungen (Eisenbahnbrücken)

Nach Fertigstellung der Unterführungen werden heuer nach-
stehende 28 Bahnübergänge aufgelassen werden.

Wien West - Salzburg	km	29,669
		29,859
		30,073

Salzburg - Wörgl	km	134,130
		134,302
		134,870

Innsbruck - Bludenz	km	62,044
		62,285
		62,721

Wels - Passau	km	54,266
		56,050
		56,758

Wien - U. Retzbach	km	68,624
		70,067

Stainach/I. - Schärding	km	18,748
		19,195

Linz - Summerau	km	24,222
		24,839
		24,898

Linz - Selzthal	km	40,690
		40,978
		41,259
		41,486
		72,514
		73,170
		82,267
		83,181
		83,493

- 2 -

B) Straßenüberführungen (Straßenbrücken)

Nach Fertigstellung der Straßenüberführungen werden nachstehende 9 Bahnübergänge aufgelassen:

Wien West - Salzburg	km 309,930
Innsbruck - Bludenz	km 61,185
	61,650
Wien Süd - Spielfeld/Straß	km 193,981
	194,238
	194,793
Bruck/M. - Leoben	km 14,460
	14,744
Wels - Passau	km 62,882

C) Auflassung

Durch den Bau von Ersatzwegen ohne Kreuzung der Bahn, Umwegentschädigung u. dgl. werden heuer nachstehende Bahnübergänge aufgelassen:

Wien West - Salzburg	km 228,427
Salzburg - Wörgl	km 26,639
	27,517
	123,011
	123,127
Lindau - Bludenz	km 37,751
	38,090
Amstetten - Tarvis	km 135,873
	174,027
	219,838
Wels - Passau	km 6,980
	53,827
	54,855
	63,138
Absdorf - Krems	km 23,388

- 3 -

Meidling - Wr. Neustadt	km	16,094
		17,203
		19,311
		20,453
		21,252
		40,349
		40,895
		43,092
		44,749
Wampersdorf - Gramatneusiedl	km	7,056
		8,903
		11,972
		12,005
Stainach/I. - Schärding	km	75,250
Linz - Selzthal	km	17,817
		49,830
		83,917
		84,284
		86,008
		86,585
		88,059
Linz - Summerau	km	26,460
St. Valentin - Kastenreith	km	51,629
		52,297
Linz - Urfahr	km	13,786
		13,968
Hadersdorf - Sigmundsherberg	km	20,891
		21,005
		37,661
Korneuburg - Hohenau	km	17,869
		20,620
		27,578
		30,467
		30,948
		31,034
		31,140
Stammersdorf - Gr. Schweinbarth	km	18,686
		19,825
		20,589
		24,338

- 4 -

Gänserndorf - Mistelbach	km	22,302
Enzersdorf - Poysdorf	km	3,520
Wr. Neustadt - Puchberg	km	22,458
Retz - Drosendorf	km	15,848
		19,070
		19,650