



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

Pr.Zl. 18123/5-4-95

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Telefon (0222) 711 62-8000
Telefax (0222) 713 78 76
Telex 613221155 bmowv
Internet minister@bmv.ada.at
X400 C=AT;A=ADA;P=BMV;S=MINISTER
DVR 0090204

ANFRAGEBEANTWORTUNG
betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Müller und Genossen vom 21. September 1995, Zl. 1930/J-NR/1995
"Umbau am Bahnübergang in der Marktgemeinde Finkenstein"

XIX. GP.-NR
1903/AB
1995 -11- 2 1

Zum Motiventeil:

Die ggstdl. schienegleiche Eisenbahnkreuzung (EK) in km 11,979 der Strecke Villach - Rosenbach ist gemäß Bescheid durch eine mechanische Vollschrankenanlage mit Läutwerk gesichert.

Das Läutwerk der zitierten Schrankenanlage führte in der Vergangenheit wiederholt zu Anrainerbeschwerden. Aufgrund dieser Beanstandungen fand am 26. Februar 1991 auf Wunsch der Gemeinde Finkenstein ein Ermittlungsverfahren vor Ort statt. Die Gemeinde schlug die Installierung einer Lichtzeichenanlage anstelle des bestehenden Läutewerks vor.

Im Zuge dieser Verhandlung stellte sich heraus, daß die Gemeinde Finkenstein zu keiner Kostenregelung bereit ist. Daraufhin wurde von meinem Ressort als Oberster Eisenbahnbehörde der Vorschlag unterbreitet, die Schrankenanlage zeitweise geschlossen zu halten (Nachtsperre).

Mit Bescheid vom 1. August 1991 wurde die Sperre der Schrankenanlage (von 23.00 Uhr bis 7.00 Uhr in der Zeit 1. Juni - 30. September) sowie die Errichtung einer Fußgängerquerung ("Fußgängerlücke") genehmigt.

Die ÖBB wurden ferner beauftragt, ein Projekt über die Sicherung der EK mit einer Lichtzeichenanlage zur eisenbahnrechtlichen Behandlung vorzulegen. Mit der Marktgemeinde Finkenstein konnte jedoch bis dato keine Einigung bezüglich einer Kostentragung der geplanten Lichtzeichenanlage erzielt werden.

- 2 -

Aufgrund neuerlicher Beschwerden örtlicher Gewerbetreibender stellte die Marktgemeinde Finkenstein den Antrag, die Nachtsperre der EK wieder aufzuheben. In der dazu wiederum notwendigen Ortsverhandlung entschied die Oberste Eisenbahnbehörde, daß die EK in km 11,979 durch eine mechanische Zugschrankenanlage mit Läutewerk zu sichern (ehemaliger Zustand) und die bestehende "Fußgängerlücke" durch die ÖBB zu beseitigen ist.

Die ÖBB beabsichtigen mittelfristig den Streckenbereich (Salzburg -) Villach - Rosenbach zweigleisig auszubauen. Im Rahmen dieses Ausbaues ist eine schienenfreie Lösung bei der EK in km 11,979 vorgesehen.

Wie mir die ÖBB mitteilen, haben Untersuchungen bezüglich der Anzahl der Zugfahrten ergeben, daß diese gegenwärtig den Werten des Jahres 1964 entsprechen. Durchschnittlich verkehren zwischen 50 und 60 Züge in 24 Stunden (davon zwischen 20.00 Uhr und 6.00 Uhr ca. 25 Züge). Der Spitzenwert an einzelnen Tagen liegt bei 67 Zügen. Die zitierten 110 Züge stellen die Kapazitätsgrenze einer eingleisigen Strecke dar und wurden vor Jahren an wenigen Tagen im Zuge des ehemaligen Gastarbeiterverkehrs erreicht.

Zu Ihren Fragen darf ich wie folgt Stellung nehmen:

Zu Frage 1:

"Ist diese Kreuzung im Lärmschutzkataster enthalten?"

Nein.

Der Schienenverkehrslärmkataster dient zur globalen Darstellung der entlang von Eisenbahn-Bestandsstrecken bestehenden bzw. kurz- bis mittelfristig (Verkehrsprognose 2000) zu erwartenden schalltechnischen Verhältnisse. Einzelne Schallquellen, wie z.B. Läutewerke an Eisenbahnkreuzungen, wurden daher nicht gesondert berücksichtigt.

- 3 -

Zu den Fragen 2, 7 und 8:

"Wann ist ein zweigleisiger Ausbau dieser Strecke vorgesehen?

Kann ein zeitlich vorgezogener Baubeginn einer Unterführung der Eisenbahnkreuzung mit dem ohnehin geplanten zweigleisigen Ausbau durchgeführt werden?

Wenn ja, ab wann ist mit einem Baubeginn zu rechnen?"

Der zweigleisige Ausbau der Strecke Villach - Rosenbach ist im Mittelfristigen Investitionsplan vorgesehen.

Die Festlegung eines diesbezüglichen Realisierungszeithorizontes ist - im Hinblick auf die derzeitige Finanzlage - nicht möglich. Ich werde mich allerdings auch nach der bisherigen Ablehnung durch Bundesminister Ditz im Ministerrat weiter bemühen, für die Bahninvestitionsfinanzierung einen Konsens herbeizuführen.

Die zeitlich vorgezogene Errichtung einer Unterführung ist grundsätzlich möglich. Erforderlich ist allerdings auch die Verlegung der bestehenden eingleisigen Strecke auf mindestens 500 m Länge.

Zu Frage 3:

"Welche Kosten würde die Installation einer Lichtzeichenanlage verursachen?"

Die Kosten für die Errichtung einer Lichtzeichenanlage betragen ca. 2,5 Mio S.

Zu den Fragen 4, 5 und 6:

"Wann kann mit der Installation einer solchen gerechnet werden?

Gibt es zwischen der Marktgemeinde Finkenstein und der ÖBB Einigung über die Kostenverteilung?

Wenn nein, wird an einer diesbezüglichen Regelung gearbeitet?"

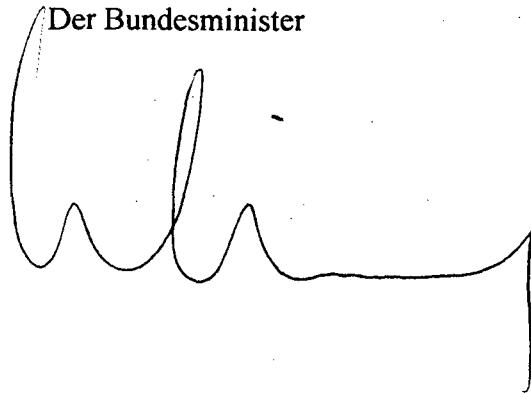
Unter der Voraussetzung einer gesicherten Finanzierung sowie der Erteilung aller erforderlichen Bewilligungen (Baubescheid, eisenbahnrechtliche Genehmigung) ist die Installation einer Lichtzeichenanlage in etwa 6 - 7 Monaten vorstellbar.

- 4 -

Wie bereits erwähnt, konnte allerdings bis dato keine Einigung bezüglich der Kostentragung der geplanten Lichtzeichenanlage erzielt werden.

Wien, am 20. November 1995

Der Bundesminister

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Wolfgang Schüssel', is positioned below the typed title 'Der Bundesminister'. The signature is fluid and cursive, with a large 'W' at the beginning.