

II-6590 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 713 75 07
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 73 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5905/55-4-88

3091/AB

1989 -02- 13

zu 3132/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Kraft und Genossen vom 15. Dezember 1988,
Nr. 3132/J-NR/1988, "Bahnübergang in der
Gemeinde Aurolzmünster"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

"Hat Ihr Ministerium von dieser Gefahrenstelle bzw. von den Bemühungen der Marktgemeinde Aurolzmünster um deren Beseitigung Kenntnis?"

"Welche Umstände haben bisher eine Sanierung verhindert, obwohl ein relativ geringer Betrag hierfür erforderlich gewesen wäre?"

Bei der gegenständlichen schienengleichen Eisenbahnkreuzung im km 146,615 der Strecke Attnang-Puchheim - Schärding im Gemeindegebiet Aurolzmünster entspricht die vorhandene Sicherung (Andreaskreuze und Stoptafeln) durch Gewährleistung des Sichtraumes den gesetzlichen Bestimmungen.

Im Jahr 1979 wurde von der Marktgemeinde Aurolzmünster ein Antrag auf Verbreiterung der Eisenbahnkreuzung von etwa 3 m auf etwa 7 m zur eisenbahnrechtlichen Behandlung vorgelegt. Anlaß hiefür war die beabsichtigte Errichtung einer größeren

- 2 -

Wohnhausanlage durch die Innviertler Gemeinnützige Wohnungs- und Siedlungsgenossenschaft jenseits der Bahn. Zur gleichen Zeit war seitens der Österreichischen Bundesbahnen eine Elektrifizierung der Bahnstrecke in diesem Bereich vorgesehen. Bei einer Elektrifizierung werden die Sichträume an den Eisenbahnkreuzungen durch die zu errichtenden Fahrleitungsmaste eingeschränkt, sodaß in vielen Fällen bei technisch nicht gesicherten Eisenbahnkreuzungen die Errichtung einer Schranken- oder Lichtzeichenanlage erforderlich wird. Von den ÖBB wurde daher für den Fall der Elektrifizierung im Rahmen des vom Landeshauptmann von Oberösterreich am 6. Oktober 1980 durchgeführten eisenbahnrechtlichen Ermittlungsverfahrens über die Verbreiterung der Eisenbahnkreuzung bereits auch die Errichtung einer zugeschalteten Halbschrankenanlage in Aussicht genommen. Den ÖBB wurde daher anschließend mit Bescheid vom 22. Dezember 1980 die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung zur Errichtung dieser Schrankenanlage erteilt; gleichzeitig wurde eine Bauausführungsfrist von 5 Jahren festgesetzt.

Die Vorlage eines Projekts zur technischen Sicherung dieser Eisenbahnkreuzung durch die ÖBB erfolgte daher **n i c h t** auf Grund einer nicht ausreichenden Sicherung, sondern als Vorgriff für die damals für diesen Streckenabschnitt beabsichtigte Elektrifizierung.

Da die Elektrifizierung der Bahnstrecke in diesem Bereich in späterer Folge zurückgestellt werden mußte und damit auch eine Sichtraumeinschränkung durch Fahrleitungsmaste wegfiel, waren für die ÖBB die Voraussetzungen für eine Umgestaltung der Sicherung nicht mehr gegeben. Die ÖBB haben daher im Jahre 1985 mitgeteilt, daß es nicht möglich sei, das genannte Bauvorhaben termingerecht fertigzustellen, und haben eine Erstreckung der Bauausführungsfrist um 5 Jahre bis Dezember 1990 beantragt.

- 3 -

Der Landeshauptmann von Oberösterreich wurde daher durch mein Ressort neuerlich um Durchführung eines Ermittlungsverfahrens ersucht, um festzustellen, ob unter Bedachtnahme auf die derzeitigen Verkehrserfordernisse und örtlichen Verhältnisse einer Erstreckung der Bauausführungsfrist zugestimmt werden kann und sohin eine einstweilige Beibehaltung der derzeitigen Sicherung möglich ist. Im Rahmen der Ortsverhandlung des Landeshauptmanns am 9. Jänner 1986 wurde festgestellt, daß gegen eine Erstreckung der Bauausführungsfrist bis Dezember 1990 sowie gegen eine Beibehaltung der derzeitigen Sicherung kein Einwand besteht. Die Bauausführungsfrist wurde daher mit Bescheid des Landeshauptmanns vom 10. Jänner 1976 bis 21. Dezember 1990 verlängert.

Ich habe aber den Unfall an der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung am 5. Dezember 1988 - nach den vorliegenden Unterlagen der zweite Unfall seit dem Jahr 1973 - zum Anlaß genommen und die Oberste Eisenbahnbehörde angewiesen, den Landeshauptmann von Oberösterreich zur Durchführung eines neuerlichen Ermittlungsverfahrens zur Überprüfung der Sicherung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung zu ermächtigen.

Zu Frage 3:

"Bis wann kann mit einem zufriedenstellenden Ausbau dieser gefährlichen Kreuzung gerechnet werden?"

Sollte das neuerliche Ermittlungsverfahren durch den Landeshauptmann von Oberösterreich ergeben, daß die derzeitige Sicherung der Eisenbahnkreuzung aufgrund der Verkehrsverhältnisse und örtlichen Verhältnisse nicht ausreicht, so wird die Oberste Eisenbahnbehörde sofort das entsprechende Verfahren einleiten.

- 4 -

Im Falle der Nichteinigung über die Kostentragung für den technischen Kreuzungsschutz wird diese im Rahmen eines Kostenaufteilungsverfahrens zu ermitteln sein. Im Rahmen dieses Verfahrens wird unter Zugrundelegung eines modifizierten Interessensprinzips insbesondere auf die Änderung der Frequenz des Verkehrs einerseits auf der Straße und andererseits auf der Schiene Bedacht zu nehmen sein.

Wien, am 13. Februar 1989

Der Bundesminister

