



**II-3857 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode**

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

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. 5905/71-4-91

1586 IAB
1991-11-19
zu 1598 II

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Dr. Gugerbauer und Kollegen vom 18. September 1991,
Zl. 1598/J-NR/1991 "untragbare Situation eines
straßengleichen Bahnüberganges der Westbahn
zwischen Frankenmarkt und Weißenkirchen
(Bahnkilometer 269.889)"

Zum Motiventeil der Anfrage:

Die in Rede stehende Eisenbahnkreuzung (Kreuzung der
Bezirksstraße 1283 mit der Westbahn km 269.889) ist durch eine
- vom Wärter des Stellwerkes 2 des Bahnhofes Frankenmarkt
bediente - Vollschrakenanlage mit Vorläutewerk gesichert.

Den Bedienungsvorschriften entsprechend sind Schrankenanlagen
von Eisenbahnkreuzungen, wenn diese von der Bedienungsstelle
aus nicht eingesehen werden können, grundsätzlich 5 Minuten
vor der voraussichtlichen Zugfahrt zu schließen. Aus dem
aktuellen Fahrplangefüge können daher fallweise auch längere
Schließzeiten (insbesondere durch Folge- und Gegenzugverkehr)
auftreten.

Zu Ihren einzelnen Fragen darf ich wie folgt Stellung nehmen:

Zu Frage 1:

"Ist es wahr, daß die Planungsarbeiten zur Sanierung des
beschriebenen Zustandes schon abgeschlossen sind?"

- a) Wenn ja, warum ist der Bevölkerung nichts bekannt?
- b) Wenn nein, wieso konnte dies die Frau Staatssekretärin
Fekter anlässlich eines Besuches behaupten?"

Die Planung für die Auflassung der schienengleichen
Eisenbahnkreuzungen (km 269.361, 269.619 und 269.889;

- 2 -

Errichtung einer Unterführung in km 269.587) wurde vom Amt der Oberösterreichischen Landesregierung im Einvernehmen mit der Marktgemeinde Frankenmarkt und den Österreichischen Bundesbahnen ausgeführt und im Dezember 1987 abgeschlossen.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Westbahn zur Hochleistungsstrecke, insbesondere im Hinblick auf die Planung des Neubaus des Streckenabschnittes Attnang-Puchheim - Salzburg, wurde die Realisierung des Projektes bis zur endgültigen Trassenfestlegung im Bereich Frankenmarkt vorläufig zurückgestellt.

Die Trassenfestlegung wurde von der HL-AG, die mit der Planung des Streckenabschnittes beauftragt ist, für Mitte 1992 in Aussicht gestellt.

Das Projekt zur Auflassung der gegenständlichen schienen- gleichen Eisenbahnkreuzungen wird - mit der Einschränkung, daß nach Vorliegen der Westbahntrassierung möglicherweise eine Um- oder Neuprojektierung notwendig wird - in den nächsten Wochen zur eisenbahnrechtlichen Genehmigung vorgelegt.

Die Feststellung, daß die Bevölkerung nicht informiert wurde, ist nicht zutreffend.

Diesbezüglich fand am 3. September 1991 in Frankenmarkt eine öffentliche Podiumsdiskussion statt, wobei von den ÖBB der Projektsstand eingehend erörtert und auf die Bedingungen für einen Baubeginn (vsl. 1993/94) hingewiesen wurde.

Zu Frage 2:

"Bis wann wird der Bahnübergang Frankenmarkt-Weißkirchen durch eine Unterführung ersetzt?"

Mit einem Baubeginn kann - unter der Voraussetzung, daß die Westbahntrassierung keine Umplanung des Projektes zur Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzungen erfordert - in den Jahren 1993/94 gerechnet werden.

- 3 -

Zu Frage 3:

"Warum war die Sanierung des Bahnüberganges Frankenmarkt-Weißkirchen im bisherigen Investitionsprogramm der ÖBB nicht vorgesehen, obwohl er 50 % aller Ausgänge des betroffenen Ortes behindert?"

Im Falle einer Umplanung des Projektes sind umfangreiche Umgestaltungen des Wegenetzes, unter Umständen auch eine Standortverlegung des projektierten Unterführungsbauwerkes, erforderlich.

Ein Baubeginn vor der endgültigen Trassenfestlegung ist - im Hinblick auf einen möglicherweise verlorenen Bauaufwand - aus wirtschaftlichen Überlegungen nicht vertretbar.

Das Projekt wird von den ÖBB gemeinsam mit dem Land Oberösterreich zum üblichen Finanzierungsschlüssel von 50 : 50 ausgeführt. Seitens der ÖBB wird das Vorhaben in das diesbezügliche Investitionsprogramm für 1993 aufgenommen.

Wien, am 28. November 1991

Der Bundesminister

