



II-2720 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

REPUBLIK ÖSTERREICH

XIII. Gesetzgebungsperiode

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl.5.905/13-I/1-1973

1260/A.B.
zu 1255/J.
Präs. am 5. Juli 1973

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Ermacora und Genossen, Nr. 1255/J vom 9. Mai 1973: Beseitigung schienengleicher Straßenübergänge".

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 Eisenbahngesetz 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 schienefreie Kreuzungen (Niveaufreimachung) samt Kostentragung in jedem Falle der Bundesstraßenverwaltung. Nur wenn die Österreichischen Bundesbahnen anlässlich einer Niveaufreimachung eine Objektivvergrößerung durch Änderung des konsensmäßigen Gleisbestandes verlangen bzw. verursachen, so haben sie die anteiligen Mehrkosten unter Zugrundelegung der bestehenden Straßenbreite zu tragen. Da die Beseitigung von Bundesstraßenübergängen nach dem Verwaltungsübereinkommen Angelegenheit der Bundesstraßenverwaltung ist, werden von dieser auch die diesbezüglichen Prioritäten festgesetzt.

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).

- 3 -

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 Bereiche von schienengleichen Eisenbahnkreuzungen zu, weil es sich bei der hierzu 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.

-4

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 Schienenmit Straßenfahrzeugen innerhalb dieser Zeitspanne um 9 % vermindert werden!

Es ist selbstverständlich, daß den Sicherheitsverhältnissen auf Hauptbahnen, wie der Westbahn, ganz besondere Aufmerksamkeit zugewendet wurde.

Die einzelnen Punkte der Anfrage darf ich wie folgt beantworten:

Zu 1)

Im Streckenabschnitt Wien - Linz befinden sich derzeit 120 Bahnübersetzungen mit handbedienten Schranken, und zwar 6 auf Bundesstraßen, 36 auf Landesstraßen, 58 auf sonstigen öffentlichen Straßen und 20 auf Privatwegen ohne öffentlichen Verkehr.

Zu 2)

Für die Bedienung dieser Schranken benötigen die Österreichischen Bundesbahnen 274 Bedienstete. Mehr als die Hälfte dieser Bediensteten hat außer der Schrankenbedienung noch andere betriebsdienstliche oder kommerzielle Aufgaben zu erfüllen.

Zu 3) und 4)

Für die schienenfreie Ausgestaltung der oben angeführten Bahnübersetzungen wären schätzungsweise rund 430 Mio S erforderlich.

Aus den einleitend dargelegten Gründen ist es nicht möglich, in absehbarer Zeit alle diese Bahnübersetzungen schienenfrei auszugestalten. Die einzelnen Straßenerhalter und die ÖBB sind jedoch bemüht, deren Anzahl im Rahmen ihrer Ausbauplanungen ständig zu verringern. So sollen im Zusammenhang mit Planungen der Österreichischen Bundesbahnen im Laufe des kommenden Jahres der Bahnübergang im km 102.848 durch eine Unterfahmung ersetzt, die Landesstraßenkreuzungen im km 103.256 und in km 103.839 im Einvernehmen mit dem Land Niederösterreich durch straßenbauliche Maßnahmen beseitigt, die nicht öffentlichen Bahnübergänge in km 104.373 und in km 104.710 im Einvernehmen mit den Berechtigten durch Grundtausch und Ablösezahlung aufgelassen und die Landesstraßenkreuzung in km 163.620 schienenfrei ausgestaltet werden. Durch diese Maßnahmen kann in diesen Bereichen die Streckenhöchstgeschwindigkeit erhöht und die Anzahl der Schrankenbediensteten um sieben verringert werden.

Zu 5)

Entsprechend der bereits erklärten Bereitschaft der Straßenerhalter, die auf sie entfallenden Beiträge zu leisten, sind für die Umgestaltung bzw. Beseitigung der vorerwähnten Bahnübersetzungen im Voranschlag der Österreichischen Bundesbahnen für 1974 8,3 Millionen Schilling vorgesehen.

~~Wien 1973 07 02~~
Der Bundesminister: