



REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5905/24-1-1982

II-4754 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

ANFRAGEBEANTWORTUNG

der schriftlichen Anfrage der Abg.

2178 /AB

Resch und Genossen, Nr. 2245/J-NR/1982

1982 -12- 28

vom 1982 12 02, "Sicherung der ÖBB-

zu 2245 /J

Strecke Steindorf - Braunau"

Ihre Anfrage beehre ich mich, wie folgt zu beantworten:

Zu 1:

Die Eisenbahnbehörde hat im Zuge des in der Anfrage erwähnten Ermittlungsverfahrens folgende zusätzliche Sicherungsmaßnahmen angeordnet:

- Andreaskreuze auch auf der linken Straßenseite
- alle Andreaskreuze müssen mittels Signalfolie stark reflektierend ausgeführt sein
- übergroße Tafeln für die 40 km/h-Geschwindigkeitsbegrenzung und die Anzeige "unbeschränkter Bahnübergang" (960 mm).

Zu 2:

Eine Verbesserung der Kreuzungssituation wird sich zwangsläufig durch die Verwirklichung verschiedener im Nahbereich der in Rede stehenden Eisenbahnkreuzung vorgesehener Planungen ergeben. Dies betrifft einmal die geplante Schnellstraße S 10, die ein beträchtliches Absinken der Inanspruchnahme der Kreuzung erwarten läßt, weiters die Regulierung des Haibaches und in Verbindung damit die Hebung der Bahntrasse um 1,20 m, wodurch die Errichtung einer Eisenbahnbrücke über die B 142 ganz wesentlich erleichtert würde und schließlich die noch in dieser Dekade vorgesehene Streckenelektrifizierung, wodurch wiederum die Errichtung eines technischen Kreuzungsschutzes begünstigt würde.

Festzuhalten ist jedenfalls, daß alle Unfälle bisher auf Verschulden der Fahrzeuglenker zurückzuführen sind.

Aus Verschulden von Fahrzeuglenkern kommt es aber bedauerlicherweise selbst bei Eisenbahnkreuzungen, die durch Schranken- oder Blinklichtanlagen gesichert sind, immer wieder zu Unfällen. So haben sich beispielsweise im Jahre 1981 bei 28 abgeschrankten und bei 11 durch Blinklichtanlagen gesicherten Eisenbahnkreuzungen Zusammenstöße ereignet.

Zu 3:

Die Errichtung eines kreuzungsfreien Bauwerkes über den Haidbach ist erst nach Abschluß der geplanten Regulierung des Baches sinnvoll, da erst dann eine endgültige Lösung möglich ist. Es wäre nicht vertretbar, für ein Provisorium erhebliche Investitionsmittel bereit zu stellen, die an anderer Stelle zur Verwirklichung von Sicherungsmaßnahmen fehlen.

Was die Kosten eines kreuzungsfreien Bauwerkes anlangt sind die ÖBB bereit, einen ihren Interessen entsprechenden Anteil zu tragen. Im Falle einer Nichteinigung über den Kostenschlüssel wäre im Verfahren nach § 48 des Eisenbahngesetzes 1957 durch das Bundesministerium für Verkehr eine Kostenentscheidung zu treffen, wobei sich diese auf ein Gutachten einer nach § 48 Abs. 3 zu bildenden Sachverständigenkommission zu stützen hätte. Unabhängig davon wird das in der Anfrage erwähnte, von den Gemeinden Helpfau-Uttendorf und Mauerkirchen begehrte, nochmalige Ermittlungsverfahren seitens der Eisenbahnbehörde unverzüglich nach Vorliegen des Projektes der Flußbauleitung Braunau vorgenommen werden.

Wien, 1982 12 27  
Der Bundesminister

