



II-858 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5905/4-1-1980

349 IAB

1980-04-10

zu 365 U

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage  
der Abg. Dr. Reinhart, Egg, Weinberger,  
Dr. Lenzi, Wanda Brunner und Genossen,  
Nr. 365/J-NR/1980 vom 1980 02 21, "Un-  
fälle auf schienengleichen Bahnübergängen  
in Reutte, Breitenwang und Pflach".

Ihre Anfrage erlaube ich mir, wie folgt zu beantworten:

Zu 1 bis 3

Die Gemeinde Breitenwang hat am 23.1.1980 beim Bundesministerium für Verkehr einen schriftlichen Antrag auf Verbesserung der Sicherung der Eisenbahnkreuzungen im km 0.673 (Königsweg) und km 0.884 (Zufahrtsstraße zum Planseewerk) gestellt. Das Bundesministerium für Verkehr führte daraufhin am 13. Februar 1980 bei den genannten Eisenbahnkreuzungen der ÖBB-Strecke Reutte - Griesen ein Ermittlungsverfahren durch. Zweck dieses Ermittlungsverfahrens war festzustellen,

- welche Sofortmaßnahmen allenfalls zu ergreifen wären, um die Sicherheitsverhältnisse zu verbessern,
- ob als endgültige Lösung ein technischer Kreuzungsschutz oder ein niveaufreies Kreuzungsbauwerk in Frage käme und
- ob über die Aufteilung der Kosten auf die Verkehrsträger für die Verbesserung der Sicherheitsverhältnisse das Einvernehmen erzielt werden könnte.

Dem Ermittlungsverfahren lagen Gutachten der eisenbahn- und straßenverkehrstechnischen Sachverständigen, mit deren Vorschlägen sich die Vertreter des Landeshauptmannes, der Bezirkshauptmannschaft und der Gemeinden Breitenwang und Reutte in Tirol einverstanden erklärten, vor. Dabei ergab sich als zweckmäßigste Lösung für die Sicherung der Eisenbahnkreuzung mit der Planseestraße eine Vollschrakenanlage, wobei allenfalls auch ein Gehweg vorgesehen werden könnte.

Um einerseits optimale Sicherheit für den kreuzenden Verkehr zu erreichen und um andererseits die Schließzeiten der Schrankenanlage möglichst kurz zu halten, wäre nach dem Ergebnis des Ermittlungsverfahrens eine halbautomatischen Schrankenanlage zweckmäßig, wobei das Schließen der Schranken für Züge aus Richtung Reutte vom Bahnhof von Hand aus und für Züge aus Richtung Griesen durch den Zug zu erfolgen hätte.

Die Öffnung der Schrankenanlage soll für beide Fahrtrichtungen durch den Zug erfolgen.

Hinsichtlich der Eisenbahnkreuzung mit dem Königsweg (km 0.673) erscheint eine sofortige Änderung oder Ergänzung der derzeitigen Sicherung nicht erforderlich. Grundsätzlich könnte bei dieser Kreuzung eine Schrankenanlage oder eine gänzliche Auflassung der Kreuzung mit Errichtung eines Radfahrer- bzw. Fußgängerunterführung vorgesehen werden. Die letztgenannte Lösung wäre insbesondere im Hinblick auf das in der Nähe befindliche Schulzentrum zweckmäßig. Welche Variante in Frage kommt, wird jedoch erst nach Befassung des örtlichen Gemeinderates entschieden werden können.

Als vorläufige Sofortmaßnahme zur verbesserten Sicherung der Eisenbahnkreuzung im km 0,884 der Eisenbahnkreuzung der ÖBB-Strecke Reutte - Griesen mit der Metallwerk-Planseestraße wurde auf Grund des Ermittlungsverfahrens die Abtragung des Straßenverkehrszeichens "Zulässige Höchstgeschwindigkeit 20 km/h" und die Anbringung von "Halttafeln" an den Ständern der Andreaskreuzung beiderseits der Bahn durch Bescheid bereits angeordnet.

Ober Ersuchen der Bürgermeister der Gemeinde Breitenwang und der Marktgemeinde Reutte wurde schließlich das weitere Verfahren für drei Monate ausgesetzt, um den Gemeinden Gelegenheit zu geben, die Finanzierungsmöglichkeiten abzuklären, wobei eine einvernehmliche Kostenregelung mit den ÖBB angestrebt wird.

Die ÖBB haben der Gemeinde Breitenwang bereits bei der Ortsverhandlung angeboten, bei Errichtung einer Fußgängerunterführung in km 0,673 die Kosten aller bahneigenen Leistungen wie Ein- und Ausbau einer Hilfsbrücke, Langsamfahrkosten usw. sowie bei einer Schrankenanlage in km 0,884 die künftigen Erhaltungs- und Betriebskosten zu übernehmen.

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. Erfahrungsgemäß werden dabei die Herstellungskosten dem Träger der Straßenbaulast und die Betriebs- und Erhaltungskosten der Bahn auferlegt.

Wien, 1980 03 20  
Der Bundesminister

