



REPUBLIK ÖSTERREICH
Der Bundesminister für Verkehr
Pr.Zl. 5905/17-1-1980

II-1759 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

773/AB
1980 -12- 05
zu 7701J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. Ing. Gassner und Genossen,
Nr. 770/J-NR/1980 vom 1980 10 08,
"Errichtung einer Unterführung in
Pottendorf im Zuge des Ausbaues der
Pottendorfer-Linie für den zwei-
gleisigen Verkehr".

Ihre Anfrage erlaube ich mir, wie folgt zu beantworten:

Die den Gegenstand der Anfrage bildende, im km 34,316 der Strecke Meidling - Wr. Neustadt gelegene Eisenbahnkreuzung mit der Landesstraße 157, ist derzeit durch eine elektrische fernbediente Vollschrankenanlage mit Hängegitter sowie mit Vorblinkeinrichtung und zusätzlichem Vorläutewerk gesichert. Der vierteilige Schranken wird vom Fahrdienstleiter des Bahnhofes Pottendorf-Landegg bedient und schließt nach einer Vorblink- und Vorläutezeit von 23 Sekunden, wobei die Behinderungszeit für den Straßenverkehr täglich ca. 3 Stunden beträgt.

Wenngleich die Planungen der ÖBB in diesem Bereich noch nicht abgeschlossen sind, ist schon jetzt abzusehen, daß frühestens im Jahre 1986 nach der Vollinbetriebnahme des Zentralverschiebebahnhofes Wien die Belastung der Strecke einen Umbau der Eisenbahnkreuzung erfordert. Gegenwärtig entspricht die Frequenz der Strecke und deren Ausgestaltung dem konsensmäßigen Zustand auf Grund des erteilten Baugenehmigungsbescheides.

Die ÖBB sind aus Sicherheitsgründen und im Interesse einer flüssigen Betriebsabwicklung grundsätzlich bestrebt, zum Ersatz von schienengleichen Eisenbahnkreuzungen durch kreuzungsfreie Bauwerke beizutragen. Unter den gegenwärtigen Bedingungen kann aber das Argument des verstärkten Verkehrs infolge der Vollinbetriebnahme des Zentralverschiebebahnhofes Wien noch nicht herangezogen werden. Es bleibt zwar der Gemeinde Pottendorf derzeit unbenommen und dem Straßenerhalter möglich, eine Änderung der Kreuzungssicherung anzustreben, bei der allerdings die ÖBB jedenfalls nur ein begrenztes Interesse aus den Aspekten einer flüssigen Verkehrsabwicklung bekunden können. Für Verkehrsbelastungen, die nach der Vollinbetriebnahme des Zentralverschiebebahnhofes Wien eintreten werden, wird vorzusehen sein, jedoch können keine Investitionen unter diesem Gesichtspunkt bereits mehr als ein halbes Jahrzehnt vorher vorgenommen werden.

Sinnvollerweise kann zum jetzigen Zeitpunkt nur die Erstellung eines auf die Belange der ÖBB, der Gemeinde und der Landesstraßenverwaltung Bedacht nehmendes Projekt vorbereitet werden. Die Verhandlungen darüber wurden bereits aufgenommen und ein Ortsaugenschein durchgeführt.

Sollten die im Gang befindlichen Verhandlungen nicht rechtzeitig zu einem einvernehmlichen Ergebnis über das Kreuzungsbauwerk und die Kostenfrage führen, wird im Rahmen des behördlichen Verfahrens gemäß § 48 Eisenbahngesetz 1957 festzustellen sein, in welchem Ausmaß die Kosten entsprechend den Regelungen des § 48 *leg.cit* aufzuteilen sind. Ich werde auch vorbeugend die Eisenbahnbehörde anweisen, in obigem Sinne vorzugehen.

Wien, 1980 12 03

Der Bundesminister

