



REPUBLIK ÖSTERREICH
Der Bundesminister für Verkehr
Pr. Zl. 5905/13-1-1984

II-1826 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode

819 IAB
1984 -08- 09
zu 858 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. Dr. Paulitsch und Genossen
vom 28. Juni 1984, Nr. 858/J-NR/1984,
"Bau von Unterführungen bzw. Ober-
führungen anstelle der schienengleichen
Bahnübergänge entlang des Ossiacher Sees"

Ihre Anfrage beehre ich mich, wie folgt zu beantworten:

Grundsätzlich ist, was die Kosten von konsensmäßig gesicherten Kreuzungen anlangt, vom Verursacherprinzip auszugehen. Das bedeutet, daß die Österreichischen Bundesbahnen aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen zur Erhaltung des vereinbarten Zustandes verpflichtet sind. Die Beseitigung schienengleicher Bahnübergänge durch die Errichtung von Ober- oder Unterführungen ist demzufolge danach zu beurteilen, ob sich die Notwendigkeit hiezu aus der starken Zunahme des Straßenverkehrs oder aus der Verdichtung des Eisenbahnverkehrs ableiten läßt. Für die schienengleichen Bahnübergänge entlang des Ossiacher Sees ergibt sich daraus ohne Zweifel in erster Linie eine Zuständigkeit für den Träger der Straßenbaulast.

Die Österreichischen Bundesbahnen sind jedoch grundsätzlich sowohl aus Sicherheitsgründen als auch im Interesse einer flüssigen Betriebsabwicklung an der Auflassung von schienengleichen Eisenbahnkreuzungen interessiert und daher auch bereit, einen ihren Interessen entsprechenden Anteil an den Baukosten zu tragen. Im

- 2 -

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.

Zu den in der Anfrage angesprochenen Kreuzungen ist zu bemerken, daß die nächst der Haltestelle Annenheim gelegene Sicherungsanlage aufgelassen werden soll. Sie wird voraussichtlich noch 1984 durch eine halbautomatische Vollschrakenanlage mit Lichtzeicheneinrichtung und Läutewerk in der Nähe des Bahnhofes Sattendorf ersetzt werden. Was die anderen Eisenbahnkreuzungen anlangt, so könnte eine Änderung der derzeit bestehenden konsensmäßigen Sicherungen nach den schon erwähnten Grundsätzen des Verursacherprinzips erfolgen. Etwaige Über- oder Unterführungen an diesen Kreuzungen würden allerdings für die ÖBB kaum einen Rationalisierungseffekt bringen, zumal die Verkehrsstellen, von denen aus die Schranken bedient werden, aus betrieblichen Gründen weiterhin besetzt bleiben müssen.

Wien, am 7. August 1984

Der Bundesminister

