

II-6332 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

Pr.Zl. 5905/49-4-88

2920 /AB

1989 -01- 10

zu 2956 /J

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 713 75 07
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 73 78 76
DVR: 009 02 04

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Dr. Ermacora und Genossen vom 10. November 1988,
Nr. 2956/J-NR/1988, "schiengleiche Bahnüber-
gänge im 13. Wiener Gemeindebezirk"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Wie oft werden pro Tag die Bahnschranken zwischen Wien XIII, Aufhofstraße und Wien XIII, Speisingerstraße geschlossen?"

Die sechs auf der Verbindungsbahn zwischen Aufhofstraße und Speisingerstraße (13. Wiener Gemeindebezirk) situierten Schrankenanlagen sind technisch so konzipiert, daß unter Wahrung der Sicherheit die kürzest möglichen Schließzeiten erreicht werden (zugbewirktes Schließen und Öffnen, technische Abhängigkeit zur Signalbedienung). Die Schrankenanlagen werden im Tagesdurchschnitt (Erhebungszeitraum Oktober 1988) 112mal geschlossen.

Zu Frage 2:

"Wie lange sind die einzelnen Bahnschranken in diesem Bereich pro Tag insgesamt geschlossen?"

Die Schließzeiten betragen etwa 2-3 Minuten. Dadurch ergibt sich eine durchschnittliche Schließdauer von ca. 330 Minuten pro Tag. Abweichungen (bedingt durch verkehrsstärkere bzw. schwächere Tage) sind in einer Größenordnung von ca. +/- 30 % quantifiziert.

- 2 -

Zu den Fragen 3 und 4:

"Gibt es seitens der Österreichischen Bundesbahnen bzw. des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Planungen, um diese Erschwerungen und Umweltbelastungen für die Anrainer bzw. für die Verkehrsteilnehmer zu beheben?"

"Wenn ja, wann werden diese Planungen einer Verwirklichung zugeführt?"

Durch die bereits optimale technische Ausstattung der Schrankenanlagen ist eine weitere Verkürzung der Schließzeiten nicht mehr möglich.

Eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse wäre nur durch die Errichtung von Über- bzw. Unterführungen (unter Berücksichtigung teilweiser Auflassungen von Eisenbahnkreuzungen) erreichbar. Dies würde allerdings einen erheblichen finanziellen Aufwand bedeuten.

Im Zuge der Planungen für die "Neue Bahn" wird zur Zeit auch die Errichtung eines Zentralbahnhofes im Bereich des derzeitigen Bf Wien Südbahnhof geprüft und auf breiter Basis diskutiert. Sollte es zum Bau eines derartigen Zentralbahnhofes kommen, wird eine neue Verbindung zwischen West- und Südbahn als Zulaufstrecke zum neuen Zentralbahnhof notwendig sein, die im angesprochenen Bereich in Tunnellage verlaufen soll.

Zu Frage 5:

"Ist das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr mit der Gemeinde Wien, als dem zuständigen Straßenerhalter, in Kontakt, um im Bereich der Verbindungsbahn eine Reduzierung der Verkehrsbelastungen zu erreichen?"

- 3 -

Im vorliegenden Fall wäre es vor allem nützlich, wenn Fragen der Niveaufreimachung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzungen vorerst in Gesprächen zwischen der Gemeinde Wien und den ÖBB erörtert werden. Sobald anschließend die Erstellung eines einvernehmlichen Projekts samt Regelung der Kostentragung erfolgt ist, wird das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Oberste Eisenbahnbehörde um rasche Durchführung der notwendigen eisenbahnrechtlichen Verfahren bemüht sein.

Wien, am 9. Jänner 1989

Der Bundesminister

