

II-7702 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. 5905/5-4-89

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
Tel. (0222) 711 62-9100  
Teletex (232) 3221155  
Telex 61 3221155  
Telefax (0222) 73 78 76  
DVR: 009 02 04

3552 IAB

1989 -06- 06

zu 3615 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
Dr. Gugerbauer und Genossen vom 10. April 1989,  
Nr. 3615/J-NR/1989, "Schrankenanlage Micheldorf"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Im Allgemeinen:

Die gegenständliche Anfrage betrifft die Sicherung der Eisenbahnkreuzung in km 52,632 der ÖBB-Strecke Linz - Selzthal mit der Landesstraße 553 ("Ziehberger Landesstraße") in Micheldorf. Die Eisenbahnkreuzung ist derzeit durch eine Vollschrakenanlage mit mechanischem Vorläutwerk gesichert. Die Vorwarndauer beträgt 30 Sekunden, der eigentliche Schrankenschließvorgang etwa 10 Sekunden. Die Eisenbahnkreuzung ist je Zugfahrt etwa 5 Minuten, bei Zugkreuzungen etwa 8 Minuten gesperrt.

Die Schrankenanlage wird vom Fahrdienstleiter des Bf. Micheldorf bedient. Zusammenpralle mit Schienenfahrzeugen haben sich in den letzten Jahren nicht ereignet. Anzumerken wäre, daß am 11.1.1989 ein Rettungsfahrzeug während der Einsatzfahrt zu einem Patienten mit Herzinfarkt bei der geschlossenen Eisenbahnkreuzung anhalten mußte. Bedauerlicherweise ist dieser Patient an den Krankheitsfolgen verstorben.

- 2 -

Zu den Fragen 1 und 2:

"Wann wird die Entscheidung der zuständigen Kommission getroffen?"

"Welche Maßnahmen werden Sie setzen, um eine Beschleunigung dieses für die betroffene Bevölkerung überaus wichtigen Verfahrens zu erreichen?"

Die ÖBB haben am 1. März 1989 ein Projekt zur eisenbahnrechtlichen Behandlung vorgelegt, das eine Verkürzung der Schließzeiten an der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung durch Errichtung einer halbautomatischen Vollschranksanlage vorsah. Gleichzeitig wurde seitens der Österr. Bundesbahnen mitgeteilt, daß mit dem Träger der Straßenbaulast bisher keine einvernehmliche Regelung der Kostentragung möglich war und daher auf Wunsch der Oberösterreichischen Landesregierung um Durchführung eines Kostenaufteilungsverfahrens ersucht werde.

Nach eisenbahnfachlicher Prüfung der vorgelegten Entwurfsunterlagen wurde der Landeshauptmann von Oberösterreich am 31. März 1989 ersucht, ein eisenbahnrechtliches Ermittlungsverfahren durchzuführen um festzustellen, ob die Sicherung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung unter Bedachtnahme auf die Verkehrserfordernisse und die örtlichen Verhältnisse entsprechend dem Projekt der ÖBB abgeändert werden kann. Gleichzeitig wurde der Landeshauptmann ermächtigt, im Falle einer zwischenzeitlichen Einigung der Verkehrsträger über die Kostenfrage die erforderlichen eisenbahnrechtlichen Genehmigungen zu erteilen bzw. andernfalls ergänzende Ermittlungen zur Kostenaufteilung einzuleiten.

Seitens des Landeshauptmannes von Oberösterreich wurde am 2. Mai 1989 eine eisenbahnrechtliche Verhandlung für 18. Mai 1989 an Ort und Stelle anberaumt. Mit Schreiben vom 10. Mai 1989 wurde die Oberste Eisenbahnbehörde seitens des Landeshauptmannes von Oberösterreich von der Abberaumung der

- 3 -

eisenbahnrechtlichen Ortsverhandlung verständigt, da seitens des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung nunmehr die Errichtung einer Straßenunterführung bzw. Eisenbahnbrücke geplant sei.

Ein entsprechendes Projekt zur Auflassung dieser Eisenbahnkreuzung und Errichtung einer Straßenunterführung bzw. Eisenbahnbrücke wurde der Obersten Eisenbahnbehörde bisher noch nicht vorgelegt.

Die Oberste Eisenbahnbehörde wird das Land Oberösterreich daher einladen, ehestmöglich über die Planungsabsichten zu berichten bzw. ehest einen entsprechenden Bauentwurf zur eisenbahnrechtlichen Behandlung vorzulegen.

Wien, am 5. Juni 1989

Der Bundesminister

