



II-3136 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

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

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5901/35-4-91

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Langthaler, Freunde und Freundinnen vom
18. Juni 1991, Nr. 1281/J-NR/1991, "Straßen-
projekt Ternitz-Neunkirchen"

1331/AB

1991 -08- 20

zu 1281/J

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1, 2, 3, 4:

"Ist Ihnen als Verkehrsminister dieses Straßenprojekt bekannt?"

Wie beurteilen Sie aus Ihrer Sicht dieses Projekt?

Stimmt es, daß die Österreichischen Bundesbahnen sich somit selbst eine Konkurrenz im verstärkt zu erwartenden MIV schaffen?"

Seitens der ÖBB ist geplant, für die Anrainer als Ersatz für die Auflassung von drei zwischen den Bahnhöfen Neunkirchen und Ternitz gelegenen schienengleichen Eisenbahnkreuzungen (km 65,161, km 65,438 und km 65,880) eine Parallelstraße von der bestehen bleibenden Eisenbahnkreuzung in km 64,881 (B 26) bis km 65,880 zu errichten.

Um die Voraussetzungen für die Auflassung des in diesem Bereich situierten Schrankenpostens 107 (wodurch eine Personaleinsparung von 4 Bediensteten ermöglicht wird) zu schaffen, beinhaltet das Gesamtprojekt der ÖBB darüber hinaus die schienengleiche Eisenbahnkreuzung in km 64,881 (B 26) künftig durch eine zugeschaltete Schrankenanlage zu sichern.

- 2 -

Finanzierung und Bau des gegenständlichen Straßenstückes erfolgen durch die ÖBB im engen Einvernehmen mit der zuständigen Gemeinde Ternitz.

Den ÖBB ist bekannt, daß die Gemeinde eine Verlängerung dieser Straße über km 65,880 hinaus (Bereich Dammstraße bis zur Landesstraße L 4130) anstrebt. Im Fall einer Realisierung würden die Kosten von der Gemeinde Ternitz getragen.

Die erwähnte Auflassung der Eisenbahnkreuzungen dient nicht nur der weiteren Personaleinsparung bei den ÖBB, sondern darüber hinaus einer Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Straße und Schiene. Eine Konkurrenz für die ÖBB durch den Motorisierten Individualverkehr ist nicht zu erwarten.

Zu den Fragen 5, 6, 7, 8:

"Stimmt es, daß diesen Entscheidungen der Österreichischen Bundesbahnen und der Stadtgemeinde Ternitz keinerlei Abklärung der Verkehrssituationsfolgen, etwa durch die Niederösterreichische Landesregierung (die ja die Straße sofort nach Fertigstellung übernehmen soll) zugrundeliegen?"

Wie bewerten Sie die Tatsache, daß andere Institutionen wie das Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU-Wien und das Institut IPE nach Konsultierung durch die Grün-Alternative Bürgerliste Ternitz und eine Bürgerinitiative sich für eine Studie zur Abklärung der Folgen auf die Verkehrssituationsfolgen aussprechen?"

Sehen Sie als Minister die Möglichkeit, eine derartige Zusammenarbeit zwischen der Stadtgemeinde Ternitz und den ÖBB (als Gegenleistung für die Schließung zweier landwirtschaftlich genutzter Schrankenanlagen gibt es wohl andere Projekte in der Stadtgemeinde Ternitz als die Finanzierung einer Straße) zu unterbinden?"

Wie soll, Ihren Informationen gemäß, die weitere Vorgangsweise in dem vorliegenden Projekt erfolgen?"

- 3 -

Die Gemeinde Ternitz hat Studien hinsichtlich der künftigen Verkehrsströme sowie Verkehrsanalysen in Auftrag gegeben. Als weitere Vorgangsweise ist die endgültige Abstimmung des Projektes zwischen den ÖBB und der Gemeinde Ternitz vorgesehen, um die erforderlichen Grundeinlösungen und Behördenverfahren durchführen zu können. Als Realisierungszeitraum ist 1992 geplant.

Wien, am 16. August 1991

Der Bundesminister

