



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

II-755 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
 des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Pr.Zl. 5905/68-4-90

200 IAB
 1991 -02- 14
 zu 174 J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
 Abg. Ute Apfelbeck und Genossen vom
 17.12.1990, Nr. 174/J-NR/1990, "Schaffung
 einer Eisenbahnunterführung im Bereich
 der Gemeinde Hart bei Graz"

Im Allgemeinen:

Im Streckenabschnitt zwischen den Bahnhöfen Messendorf und
 Laßnitzhöhe (Bereich der Gemeinde Hart bei St. Peter) betrug
 die durchschnittliche Tagesfrequenz 1988 33 Züge, 1989
 35 Züge und 1990. 41 Züge. Zu Spitzenverkehrszeiten (Führung
 von Militärzügen und Aufhebung der Nachtsperre) wurden bis
 zu 48 Züge täglich in Verkehr gesetzt.

Die Feststellung, daß sich - im Hinblick auf die
 Liberalisierung der politischen Verhältnisse in Osteuropa -
 der Zugverkehr auf der Strecke Graz - Fehring - Szentgotthard
 verdoppelt hätte, ist daher nicht zutreffend.

Den Bedienungsvorschriften entsprechend, sind Schranken-
 anlagen von Eisenbahnkreuzungen, wenn diese von der Bedienungs-
 stelle aus nicht eingesehen werden können, grundsätzlich 5
 Minuten vor der voraussichtlichen Zugfahrt zu schließen.

Ihre Fragen

"Warum waren die ÖBB bis jetzt nicht in der Lage, ihren An-
 kündigungen über die Untertunnelung der Eisenbahntrasse im
 Gemeindegebiet Hart bei Graz nachzukommen?"

- 2 -

Werden Sie sich dafür einsetzen, daß den verständlichen Wünschen der Harter Bevölkerung nach einer kreuzungsfreien Straßenquerung der Bahntrasse in ihrem Gemeindegebiet ehestmöglich entsprochen wird?

Binnen welcher Zeit könnte eine Realisierung des Projekts erfolgen?

Mit welchen Kosten ist dabei zu rechnen?

Ist Ihnen bekannt, daß es aufgrund des lange aufgestauten Unmuts in der Bevölkerung über die schleppende Behandlung der Angelegenheit durch die ÖBB bei weiterem Zuwarten nicht auszuschließen ist, daß es zu öffentlichen Protestaktionen in Hart kommen könnte?

Werden Sie die notwendigen Veranlassungen treffen, daß die bislang manuell betriebenen Schrankenanlagen auf elektrischen Betrieb umgestellt werden?"

darf ich wie folgt beantworten:

Am 29. September 1982 fand in Hart bei St. Peter ein Gespräch zwischen Vertretern der ÖBB, der Gemeinde Hart und der örtlichen Siedlungsgenossenschaft bezüglich der Erstellung eines Gesamtstraßenkonzeptes zur besseren Erschließung des damals geplanten Siedlungsgebietes statt.

Eine Bedingung für die Realisierung eines diesbezüglichen Projekts war u.a. die Errichtung einer Unterführung der Landesstraße L 325 durch das Amt der Steiermärkischen Landesregierung.

Den ÖBB war es jedoch damals nicht möglich, ihre Planungen auf das Konzept der Gemeinde und des Landes abzustimmen, da konkrete Unterlagen über den Verlauf der L 325 bis vor kurzem noch nicht vorlagen. Ebenso konnte über die Kostentragung keine Einigung erzielt werden, da dieses Projekt nicht nur ausschließlich den Interessen der ÖBB dient. Durch die Erschließung des neuen Siedlungsgebietes ergibt sich auch für die Gemeinde Hart, deren Aufgabe es ist, für die Herstellung der Infrastruktur ihres Siedlungsgebietes zu sorgen, ein beträchtlicher Nutzen.

- 3 -

In einem weiteren Gespräch zwischen Vertretern der Gemeinde Hart und den ÖBB am 3. August 1990 wurden die zu treffenden Baumaßnahmen konkretisiert. Hierbei wurde vereinbart, die schienengleichen Eisenbahnkreuzungen in km 238,203, 238,546 und 239,003 aufzulassen und als Ersatzmaßnahme im Bereich von km 238,780 die Errichtung einer Unterführung vorzusehen.

Die Kosten für das Wegenetz werden von der Gemeinde Hart, jene für das Unterführungsbauwerk (ca. 3,5 Mio S) von den ÖBB getragen.

Die Realisierung des Unterführungsprojektes ist für 1992/93 beabsichtigt.

Hinsichtlich der verbleibenden schienengleichen Eisenbahnkreuzungen im Gemeindegebiet von Hart bei St. Peter sehen die ÖBB in den diesbezüglichen Investitionsprogrammen Automatisierungsmaßnahmen (Errichtung von Lichtzeichenanlagen) vor. Mit den erforderlichen Umbaumaßnahmen ist für 1992/93 zu rechnen. Die Gesamtkosten sind mit rund 12 Mio S veranschlagt.

Wien, am 14. Februar 1991

Der Bundesminister

