



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

Pr.Zl. 5905/104-4-1992

II-8791 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

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

3970/AB

ANFRAGEBEANTWORTUNG

1993 -02- 18

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Freund und Kraft vom 18. Dezember 1992, Zl. 4007/J-NR/1992

zu 4007/J

"Bahnverbindungen der Region Braunau

(Regionalanliegen Nr. 133)"

Zu den Fragen 1 und 2:

"Wird die ÖBB ihren Fahrplan der geänderten wirtschaftlichen Lage im Bezirk Braunau anpassen und damit unter anderem den neu hinzukommenden Pendlern in den oberösterreichischen Zentralraum gerecht werden?"

Wenn nein, wie begründen Sie das?"

Die ÖBB sind bereit, bei entsprechendem Bedarf im Rahmen der vorhandenen betrieblichen Ressourcen (Fahrbetriebsmittel) und fahrplantechnischen Möglichkeiten (eingleisige Strecken, Fahrplanzwänge im Bereich "Rieder Kreuz") zusätzliche Züge für den Berufsfahrerverkehr bereitzustellen.

Voraussetzung hierfür ist allerdings die Bestellung dieser zusätzlichen Zugleistungen und die Übernahme der anfallenden Kosten gemäß Bundesbahngesetz 1992.

Zu den Fragen 3 und 4:

"Werden Sie entsprechende Sicherheitsmaßnahmen ergreifen, um diese, durch die ungesicherten Bahnübergänge entstandene, gefährliche Verkehrssituation zu entschärfen?"

Wenn Sie keine Maßnahmen ergreifen, wie erklären Sie das?"

Im Schienennetz der ÖBB gibt es selbstverständlich keine einzige ungesicherte Eisenbahnkreuzung, sondern wird für jede Eisenbahnkreuzung eine den Verkehrserfordernissen und den örtlichen Verhältnissen entsprechende Sicherung vorgesehen. Das Eisenbahnkreuzungswesen unterscheidet Eisenbahnkreuzungen,

- 2 -

die mit einem nichttechnischen Kreuzungsschutz versehen sind (Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes, Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus, Bewachung), sowie Eisenbahnkreuzungen, die mit einem technischen Kreuzungsschutz versehen sind (Lichtzeichenanlagen, Schrankenanlagen).

Die ÖBB sind selbstverständlich laufend und nachdrücklich bemüht, nichttechnisch gesicherte Eisenbahnkreuzungen mit technischen Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen zu versehen sowie insbesondere Eisenbahnkreuzungen durch Über- und Unterführungen oder Ersatzwegverbindungen zu ersetzen.

In diesem Zusammenhang darf jedoch nicht übersehen werden, daß eine Eisenbahnkreuzung eine Verkehrsfläche darstellt, die von zwei Verkehrsträgern - nämlich der Straße und der Schiene - gemeinsam benützt wird. Aus dieser gemeinsamen Benützung ergeben sich naturgemäß für beide Verkehrsträger auch gemeinsame Verpflichtungen zur Sicherung, Erhaltung und Umgestaltung einer Eisenbahnkreuzung. Es kann daher nicht allein den ÖBB obliegen, Eisenbahnkreuzungen umzugestalten oder durch Ersatzbauwerke zu ersetzen, sondern sind diesbezügliche Bemühungen selbstverständlich auch durch die jeweiligen Träger der Straßenbaulast entsprechend mitzutragen.

Zu den Fragen 5 und 6:

"Verfügen Sie über Daten, in wie vielen Fällen ungesicherte Bahnübergänge für Verkehrsunfälle verantwortlich sind?"

Gibt es entsprechendes Datenmaterial für das gesamte Bundesgebiet Österreich?"

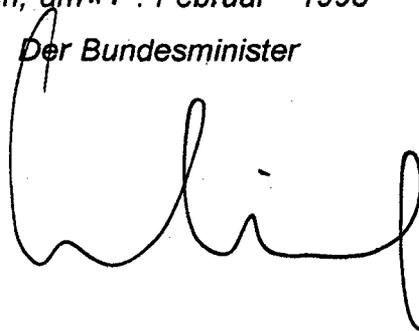
Aus dem vorliegenden Datenmaterial über das Unfallgeschehen an nichttechnisch gesicherten Eisenbahnkreuzungen geht hervor, daß Unfälle auf der Eisenbahnkreuzung im Regelfall durch vorschriftswidriges Verhalten der Straßenbenützer (beispielsweise

- 3 -

Mißachtung des Straßenverkehrszeichens "Halt" oder Überschreitung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit im Bereich der Eisenbahnkreuzung) verursacht werden und bei vorschriftsgemäßigem Verhalten durchaus vermieden werden könnten.

Wien, am 17. Februar 1993

Der Bundesminister

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'W. K. W.', written in a cursive style.