

1648/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr.1714/J-NR/1966, betreffend Bahnstrecke Deutschkreuz-Oberloisdorf Sicherung der Eisenbahnkreuzung in km 17,853 mit der Bundesstraße B 62 Deutschkreuzerstraße, die die Abgeordneten Mag. Steindl und Kollegen am 13. Dezember 1996 an meinen Amtsvorgänger gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten

1.-4. Warum wurde in eineinhalb Jahren nichts unternommen, um die gefährliche Eisenbahnkreuzung der Bahnstrecke Deutschkreuz-Oberloisdorf in km 17,SB3 zu entschärfen?

Was gedenken Sie zu tun, um weitere Unfälle in diesem Kreuzungsbereich zu vermeiden?

Wieso wurde der Bescheid der zuständigen Abteilung der Burgenländischen Landesregierung nicht behandelt?

Wie schaut die weitere Vorgangsweise zur Entschärfung der Kreuzung aus?

Antwort

Der Landeshauptmann von Burgenland hat mit Bescheid vom 12.4.1995 aufgrund des durchgeführten Ermittlungsverfahrens gemäß § 49 Abs. 2 EISB 1957 festgestellt, daß die nichttechnische Sicherung der gemäß § 4 Eisenbahnkreuzungsverordnung 1961 durch Andreaskreuze und Gewährleistung des erforderlichen Sichtraumes gesicherten Eisenbahnkreuzung in km

17,853 der ÖBB-Strecke Deutschkreutz-Oberloisdorf mit der Bundesstraße B 62 (',Deutschkreutzer-Straße') nicht ausreicht. Gegen diesen Bescheid haben die ÖBB mit Schreiben vom 26.4. 1995 Berufung bei der Obersten Eisenbahnbehörde in meinem Haus erhoben. Zur Klärung des Sachverhaltes bzw. zu dem Berufungsvorbringen wurde zunächst eine Stellungnahme des ho. Sachverständigen für Eisenbahnkreuzungen eingeholt. In der Folge hat die Oberste Eisenbahnbehörde mit Bescheid vom 6.12.1996 der Berufung im Grunde des § 49 Abs. 2 EisebG keine Folge gegeben und somit den Bescheid des LH von Burgenland vom 12.4.1995 bestätigt. Im Bescheid meines Ressorts vom 6.12.1996 wurde u.a. ausgeführt, daß die ÖBB im Hinblick auf § 19 EisebG 1957 verpflichtet sind, unverzüglich einen Bauentwurf über die künftige technische Sicherung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung der Obersten Eisenbahnbehörde vorzulegen. Weiters wurde in dem ho. Bescheid vom 6.12.1996 der LH von Burgenland aufgefordert, die aus der Verhandlungsschrift des Amtes der Burgenländischen Landesregierung vom 6.3.1995 ersichtliche Maßnahme als Sofortmaßnahme bis zur Errichtung und Inbetriebnahme der Technischen Sicherung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung zu verfügen.

In der Folge ,wurde die ÖBB mit ho. Schreiben vom 17.12.1996 aufgefordert, unverzüglich einen Bauentwurf über die künftige technische Sicherung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung zur eisenbahnrechtlichen Behandlung vorzulegen, wobei als spätester Erledigungstermin der 15.2.1997 vorgemerkt wurde.

Nach Vorliegen dieses Bauentwurfes wird das erforderliche eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsverfahren raschest durchgeführt werden.

5. Werden auch andere technisch unzureichend gesicherte Eisenbahnkreuzungen kontrolliert und bessere Sicherheitsmaßnahmen durchgeführt werden?

Antwort:

In der Eisenbahnkreuzungsverordnung 1961 wird den Eisenbahnunternehmen die Pflicht auferlegt, nicht technisch gesicherte schienengleiche Eisenbahnkreuzungen einmal jährlich auf den unveränderten bescheidgemäßen Zustand zu überprüfen. Sofern sich bei diesen Über-

prüfungen herausstellt, daß der bescheidgemäße Zustand nicht mehr vorliegt oder Änderungen im Einflußbereich einer schienengleichen Eisenbahnkreuzung eingetreten sind, ist das Eisenbahnunternehmen verpflichtet, von sich aus ein amtswegiges Überprüfungsverfahren bei der Obersten Eisenbahnbehörde zu beantragen.