

AB/228

Anfragebeantwortung

Im Allgemeinen:

Bei den gegenständlichen Unterführungsprojekten handelt es sich um Ersatzmaßnahmen für die aufzulassenden schienengleichen Eisenbahnkreuzungen (EK) in km 1,633 und 2,650 der Strecke St. Valentin - Kastenreith.

1. Unterführung im Zuge der Langenharter Landstraße (Werkstraße) anstelle der EK in km 1,633 ( zwischen dem Bahnhof St. Valentin und der Hst.Herzograd)

Die Initiativen für eine niveaufreie Lösung gehen auf eine Initiative der Stadtgemeinde St. Valentin zurück, die als Begründung vor allem den enormen Verkehrszuwachs auf der Straße (im Zeitraum 1970 -1995 ereigneten sich Unfälle mit 4 Todesopfern)anführte.

1993/94 wurde durch den Ausbau der Westbahnstrecke Wien Salzburg die Installierung eines neuen Zentralwerkes im Bf St.Valentin erforderlich. Im Zuge dieses Neubaus hätten auch die beiden angeführten EK sicherungstechnisch adaptiert werden müssen ( neuer technischer Kreuzungsschutz).

Nachdem bekannt war, daß eine schienefreie Lösung verfolgt werden soll, wurde in Gesprächen zwischen ÖBB, dem Land NÖ ( Träger der Straßenverkehrslast) und der Stadtgemeinde St. Valentin vereinbart, die Investitionsmittel für die Erneuerung des technischen Kreuzungsschutzes in eine schienefreie Lösung (unter dem Gesichtspunkt einer gemeinsamen Finanzierung) anzulegen.

Im Anschluß daran wurden die vertraglichen Regelungen herbeigeführt und unterfertigt. Seitens der Stadtgemeinde St. Valentin wurden diese Maßnahmen in der Gemeinderatssitzung am 14.September 1995 beschlossen.

Entscheidungsgrundlagen für die Errichtung dieser Unterführung waren folgende:

- Ausschaltung des Konfliktpunktes Schiene/Straße bei einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von ca. 8.000 PKW-Einheiten
- Schließzeiten und somit Staus vor der EK.
- Unfälle mit 4 Toten im Zeitraum 1970 - 1995
- Wirtschaftlichkeit des Projektes

Es erfolgte eine Gegenüberstellung der Lebensdauer der technischen Sicherung von 25 Jahren ( Wiedererrichtung) mit jener der Unterführung von 80 Jahren. Ebenso wurden die Einsparungen bei der künftigen Erhaltung der technischen Sicherung mitberücksichtigt.

2. Unterführung im Zuge der Auflassung der EK in km 2.650 ( direkt in der Hst,Herzograd)

Die Auflassung der EK in km 2.650 steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Auflassung der EK in km 1.633.

Sollte die EK in km 1.633 niveaufrei umgestaltet werden, wäre eine alleinige technische Sicherung der EK in km 2.650 nicht wirtschaftlich. Es müßte die komplette Infrastruktur für eine technische Sicherung vom BH St. Valentin her geschaffen werden.

Bei Investitionskosten von ca. 3Mio S für die technische Sicherung dieser EK war es daher gerechtfertigt, eine kleine Unterführung mit einem Investitionsaufwand von ca 4,5 Mio S zu vereinbaren.

Auch in diesem Fall erfolgte eine Gegenüberstellung der Lebensdauer der technischen Sicherung (25 Jahre) mit jener der Unterführung ( 80 Jahre) . Auch wurden die Einsparungen der künftigen Erhaltung der technischen Sicherung sowie die Ausschaltung des Konfliktpunktes Schiene/Straße in die Betrachtung miteinbezogen.

Ihre Fragen darf ich im einzelnen wie folgt beantworten:

Zu Frage 1 :

Sind Ihnen die Unterfertigungsprojekte Haltestelle Herzograd sowie Unterführung Werkstraße bekannt? Welche konkreten Kosten sind für die Errichtung dieser beiden Unterführungsprojekte im Raum St. Valentin erforderlich?

Die Kosten für das Unterführungsprojekt als Ersatz für die Eisenbahnkreuzung in km 1.633 zwischen dem Bahnhof St. Valentin und der Haltestelle Herzograd belaufen sich auf 21,6 Mio S. Das Land Niederösterreich wird sich mit 7 Mio S und die Stadt St. Valentin mit 4,1 Mio S an diesem Projekt beteiligen.

Die Kosten für das Unterführungsprojekt als Ersatz für die EK in km 2.650 sind mit 4,5 Mio S zu beziffern ( Kostentragung Stadt St. Valentin 1,0 Mio S, ÖBB 3,5 Mio S).

Zu Frage 2

Wie beurteilen Sie die Kritik im Raum St. Valentin an der Errichtung dieser Unterführungsprojekte und die Vorschläge , stattdessen eine Erneuerung der veralteten bestehenden Signalanlagen bzw. eine moderne Schrankenanlage an der Werkstraße sowie eine moderne Signalanlage bei der Haltestelle Herzograd durchzuführen?

Ich darf auf meine Ausführungen in der Einführung verweisen und festhalten, daß bei der Entscheidung für diese Projekte für die ÖBB ua. wirtschaftliche Überlegungen entscheidend waren, da die Unterführungen mittelfristig die günstigere Variante darstellen.

Zu Frage 3:

Gibt es eine Kostengegenüberstellung dieser beiden Varianten Unterführung bzw. Schrankenanlage sowie Signalanlage?

Ja. Diese Kostengegenüberstellung besagt, daß die Unterführungslösungen mittelfristig die wirtschaftlichsten sind.

Zu den Fragen 4 und 5:

Wie hoch ist derzeit das Verkehrsaufkommen an der Unterführung Haltestelle Herzograd bzw. an der Unterführung Werkstraße? Ist es richtig, daß dieses bei der Haltestelle Herzograd Null beträgt?

Ist es richtig, daß damit bei der Unterführung Haltestelle Herzograd eine Unterführung um rund 5,5 Mio S in einen bestehenden Fahrverbot gebaut wird? Wie beurteilen Sie die Sinnhaftigkeit eines derartigen Vorgehens?

Das Verkehrsaufkommen an den aufzulassenden EK stellt sich wie folgt dar:

EK in km 1.633 ( Werkstraße )

Die Verkehrsbelastung betrug laut einer ÖBB-Frequenzzählung am 14. Juli 1993 in 24 Stunden 7.212 Kraftfahrzeuge.

EK in km 2.650 ( Haltestelle Herzograd )

Wie der Einleitung entnommen werden kann ist für diese EK nicht die Verkehrsbelastung relevant sondern der technische Zusammenhang zur zweiten EK.

Wien, am 22.April 1996

Der Bundesminister