

3553/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3564/J - NR/1998, betreffend ungesicherte Bahnübergänge im Burgenland, die die Abgeordneten Mag. Franz Steindl und Kollegen am 22. Jänner 1998 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Im Allgemeinen:

Schienengleiche Eisenbahnkreuzungen sind unbeschadet der Kostentragung durch die Verkehrsträger (Straße und Eisenbahn) entsprechend der Anordnung der Behörde gemäß den Bestimmungen der Eisenbahnkreuzungsverordnung 1961, BGBl.Nr. 2/1961 i.d.F. BGBl.Nr. 123/1988 durch das Eisenbahnunternehmen zu sichern.

Vor ihrer Entscheidung führt die Behörde ein Ermittlungsverfahren durch, um entsprechend der vorgenannten Verordnung jene Art der Sicherung anordnen zu können, welche den örtlichen Verhältnissen und Verkehrserfordernissen am besten entspricht.

Der in der Anfrage verwendete Begriff „ungesicherte Bahnübergänge“ trifft daher nicht zu.

Behörde für die Anordnung und Überprüfung einer nichttechnischen Sicherung ist der Landeshauptmann, für die Anordnung und Überprüfung einer technischen Sicherung der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr.

1. Wie sehen Sie diesen Sachverhalt?

Antwort:

Die im Motiventeil der Anfrage angesprochene Eisenbahnkreuzung ist eine nichttechnisch gesicherte schienengleiche Eisenbahnkreuzung in km 23,558 der ÖBB - Strecke Abw. Bruck/Leitha - Wulkaprodersdorf. Diese ist durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes gemäß § 4 Eisenbahnkreuzungsverordnung 1961 gesichert. Beiderseits der Bahn ist das Verkehrszeichen „HALT“ angebracht.

Der Fahrzeuglenker hat daher vor dem Übersetzen der Eisenbahnkreuzung vor dieser anzuhalten und sich durch Ausblick auf den Bahnkörper und besondere Achtsamkeit auf allfällige vom Schienenfahrzeug aus abgegebene akustische Signale auf das Herannahen eines Schienenfahrzeuges zu achten.

Wenn ein sich der Eisenbahnkreuzung näherndes Schienenfahrzeug wahrgenommen wird, darf die Eisenbahnkreuzung nicht mehr übersetzt werden.

Das in der Anfrage vermutete falsche „Abschätzen“ der Entfernung des Schienenfahrzeuges von der Eisenbahnkreuzung widerspricht den einschlägigen Verhaltensbestimmungen der Eisenbahnkreuzungsverordnung über das Annähern und Übersetzen einer schienengleichen Eisenbahnkreuzung.

Obwohl in Anbetracht des geschilderten Unfallgeschehens an dieser Eisenbahnkreuzung - in den letzten Jahren (1990 - 1996) hat sich kein Unfall ereignet - kein Anlaß zu einer eisenbahnbehördlichen Untersuchung vorliegt habe ich dennoch den Unfall vom 6. Jänner 1998 zum Anlaß genommen, den Landeshauptmann von Burgenland zu ersuchen, in seinem Wirkungsbereich entsprechende Ermittlungen durchzuführen und festzustellen, ob die bestehende Art der Sicherung ausreicht oder nicht.

Falls dabei die Feststellung getroffen wird, daß die bestehende Sicherung nicht ausreicht, werden die ÖBB von mir beauftragt werden, unverzüglich einen entsprechenden Bauentwurf zur eisenbahnrechtlichen Behandlung vorzulegen.

Hinsichtlich der Sicherung der schienengleichen Eisenbahnkreuzung in km 17,853 der ÖBB - Strecke Deutschkreutz - Oberloisdorf mit der Bundesstraße B 62 („Deutschkreutzer Straße“) in Horitschon darf ich Ihnen mitteilen, daß der Landeshauptmann von Burgenland bereits mit Bescheid vom 12.4.1995 aufgrund des durchgeführten Ermittlungsverfahrens gemäß § 49 Abs. 2 EISB-G 1957 festgestellt hat, daß die nichttechnische Sicherung der gemäß § 4 Eisenbahnkreuzungsverordnung 1961 durch Andreaskreuze und Gewährleistung des erforderlichen Sicherungstraumes 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 allerdings 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 EISB-G 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 EISB-G 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.

Wie mir die Österreichischen Bundesbahnen inzwischen mitgeteilt haben, wird der Bauentwurf über die künftige technische Sicherung unverzüglich vorgelegt werden.

Nach Vorliegen dieses Bauentwurfes wird die Eisenbahnbehörde um die rasche Durchführung des eisenbahnrechtlichen Verfahrens für die Errichtung des Technischen Kreuzungsschutzes der ggstl. Eisenbahnkreuzung bemüht sein.

2. Welche generellen Maßnahmen betreffend Verkehrssicherheit bei Eisenbahnkreuzungen gedenken Sie zu treffen?

Antwort:

Als generelle Maßnahme betreffend die Verkehrssicherheit an Eisenbahnkreuzungen hat mein Amtsvorgänger bereits im Jahr 1995 eine Untersuchung über das Unfallgeschehen in Auftrag gegeben. Diese Untersuchung wurde bereits abgeschlossen und findet ihre Fortsetzung in erst kürzlich in Auftrag gegebenen Unfalldetailanalysen. Mit diesen Untersuchungen sollen den mit der Sicherung von schienengleichen Eisenbahnkreuzungen befaßten Behörden Hilfestellung geboten werden, um in jedem Einzelfall entsprechend dem Stand der Technik die bestmögliche Sicherung einer schienengleichen Eisenbahnkreuzung anordnen zu können.

3. Welche konkreten Maßnahmen werden speziell in Purbach am Neusiedler See erfolgen?

Antwort:

Ich habe den Landeshauptmann von Burgenland als für die Anordnung und Überprüfung einer nichttechnischen Sicherung zuständige Behörde gebeten, eine Überprüfung der Sicherung der schienengleichen Eisenbahnkreuzung in km 23,558 der ÖBB - Strecke Abzw. Bruck an der Leitha - Wulkaprodersdorf durchzuführen. Ob und erforderlichenfalls welche konkreten Maßnahmen speziell in Purbach am Neusiedler See erfolgen, wird sich aufgrund des Ergebnisses dieser Ermittlungen zeigen.

4., 6., 7. und 8. Wurden in den letzten Jahren nicht technisch gesicherte Bahnübergänge ausreichend modifiziert?

Welches Ergebnis brachte die letzte Überprüfung von nicht technisch gesicherten schienengleichen Eisenbahnkreuzungen im Burgenland?

Wann fand diese letzte Überprüfung statt?

Welche Maßnahmen wurden aufgrund dieser Überprüfung getroffen?

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 Überprüfungen 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 zuständigen Behörde zu beantragen.

Soweit dies die Ergebnisse der Überprüfungen erfordert haben, wurden die nichttechnisch gesicherten Eisenbahnübergänge modifiziert.

5. Welche Voraussetzungen müssen gegeben sein, um einen Bahnübergang ausreichend technisch zu sichern?

Antwort:

Die allgemeinen Voraussetzungen, wann ein schienengleicher Eisenbahnübergang technisch zu sichern ist, sind in der Eisenbahnkreuzungsverordnung normiert.

Ob trotz Vorliegen der allgemeinen Voraussetzungen für eine nichttechnische Sicherung eine technische Sicherung angeordnet werden muß, ergibt sich für jeden Einzelfall aufgrund der durchzuführenden Ermittlungen.