

3901/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3991/J - NR/1998, betreffend ungesicherte Bahnübergänge, die die Abgeordneten Mag. Franz Steindl und Kollegen am 26. März 1998 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zum Motivenbericht:

Aufgrund der am 11.3.1998 an Ort und Stelle vom Landeshauptmann von Burgenland durchgeführten Überprüfung der Sicherung der Eisenbahnkreuzung in km 23,558 in Purbach erging der Bescheid des LH vom 17.3.1998, Zl. 5 - V - A1178/1 - 1998. In diesem Bescheid entschied der LH gemäß § 49 Abs. 2 des Eisenbahngesetzes in Verbindung mit § 4 der Eisenbahn - Kreuzungsverordnung, daß die Sicherung dieser EK unter bestimmten Auflagen (Anbringung von Straßenverkehrszeichen zur Ankündigung der EK sowie des Gefahrenzeichens "Bahnübergang ohne Schranken", Anbringung einer Haltelinie auf der Gemeindestraße) beibehalten werden kann und das Erfordernis eines technischen Kreuzungsschutzes nicht gegeben ist.

Zu der gegen den Bescheid des LH vom 17.3.1998 von der Stadtgemeinde Purbach erhobenen Berufung ist grundsätzlich zu bemerken, daß Straßenverkehrsträger im Verfahren über die im Einzelfall zur Anwendung kommenden Sicherung einer EK keine Parteistellung haben.

Mit Schreiben vom 8.4.1998 teilte der LH jedoch betreffend den seitens der Stadtgemeinde Purbach vorgebrachten Hinweis auf die Freizeitanlage sowie den Campingplatz und die hohe Verkehrsfrequenz dem ho. Bundesministerium auf Ersuchen mit, daß nach einer Verkehrs -

zählung in den Sommermonaten eine neuerliche Überprüfung der Sicherung der EK durch den LH als Eisenbahnbehörde vorgenommen werden wird.

1. - 5. Welche Kriterien sind im Rahmen der Erstellung eines Gutachtens im oben angeführten Fall zu erfüllen?

Welche verkehrstechnischen Voraussetzungen sind bei der Errichtung einer Lichtzeichenanlage oder eines Bahnschrankens zu erfüllen?

Wird eine etwaige Errichtung nicht auch auf andere Voraussetzungen wie z.B. Verkehrsfrequenz, umliegende Freizeitanlagen, öffentliche Einrichtungen, etc. überprüft?

Wenn nein, warum erfolgt eine derartige Beurteilung nicht?

Welche Kriterien - genaue Detaillierung - sind für die Errichtung einer Lichtzeichenanlage oder eines Bahnschrankens erforderlich?

Antwort:

Bekanntlich ist in allen jenen Fällen, welche vor einer behördlichen Entscheidung einer sachverständigen Beurteilung bedürfen, ein Gutachten erforderlich, dem als Sachverhaltsdarstellung ein Befund voranzustellen ist. Die Behörde hat in solchen Fällen ihrer Entscheidung ein schlüssiges und zweifelsfreies Gutachten zugrunde zu legen.

Ob die verkehrstechnischen Voraussetzungen für die Errichtung einer Lichtzeichenanlage oder einer Schrankenanlage vorliegen, ist nach den Bestimmungen des § 4 Abs. 5 bzw. des § 6 Abs. 4 der Eisenbahnkreuzungsverordnung im Einzelfall zu prüfen. Durch diese Prüfkriterien werden z.B. Verkehrsfrequenz, umliegende Freizeitanlagen, öffentliche Einrichtungen etc. miteinbezogen.

Die Errichtung einer Lichtzeichenanlage oder einer Schrankenanlage ist dann erforderlich, wenn die allgemeinen Voraussetzungen für eine Sicherung durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes bzw. durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus nicht erfüllt werden oder trotz Vorliegen der Voraussetzungen hierfür die Prüfung entsprechend den o.a. Bestimmungen der Eisenbahnkreuzungsverordnung dies ergibt.

6.-15. Wieviele unzureichend gesicherte Bahnübergänge, also lediglich mit Andreaskreuz und einer Stop - Tafel, gibt es in Österreich?

Wieviele unzureichend gesicherte Bahnübergänge also lediglich mit Andreaskreuz und einer Stop - Tafel, gibt es im Burgenland?

In welchen Regionen bzw. Gemeinden befinden sich diese unzureichend gesicherten Bahnübergänge in Österreich?

In welchen Regionen bzw. Gemeinden befinden sich diese unzureichend gesicherten Bahnübergänge im Burgenland?

Wieviele Unfälle ereigneten sich in den letzten fünf Jahren an derartigen Eisenbahnkreuzungen in Österreich (gegliedert nach Unfallbeteiligten, also Pkw, Lkw, Radfahrer, Fußgänger)?

Wieviele Unfälle ereigneten sich in den letzten fünf Jahren an derartigen Eisenbahnkreuzungen im Burgenland (gegliedert nach Unfallbeteiligten, also Pkw, Lkw, Radfahrer, Fußgänger)?

Wieviele der in Frage 10 angeführten Unfälle waren davon

- a) mit tödlichem Ausgang
- b) mit schweren Verletzungen
- c) mit leichten Verletzungen in Österreich?

Wieviele der in Frage 11 angeführten Unfälle waren davon

- a) mit tödlichem Ausgang
- b) mit schweren Verletzungen
- c) mit leichten Verletzungen im Burgenland?

Welcher Gesamtschaden entstand durch diese Unfälle den ÖBB?

Kann man auch den entstandenen Schaden für die an dem Unfall beteiligten Privatpersonen beziffern?

Antwort:

Ich möchte entschieden zurückweisen, daß im Streckennetz der ÖBB "unzureichend gesicherte schienengleiche Eisenbahnkreuzungen" (EK) bestehen. Sämtliche EK verfügen über eine, den behördlichen Auflagen und der jeweiligen Verkehrssituation entsprechende Sicherung.

Es bestehen auf dem Streckennetz der ÖBB im gesamten Bundesgebiet insgesamt rd. 1.200 EK mit einer Sicherung durch Andreaskreuz und Stoptafel. Diese EK werden zusätzlich durch

Pfeifsignale vom Triebfahrzeug eines herannahenden Zuges gesichert. Im Burgenland bestehen 142 derartige EK.

Bei sämtlichen Unfällen auf ggstdl. EK trugen die Straßenverkehrsteilnehmer das Verschulden. Das Straßenverkehrszeichen "Stop" stellt ein elementares, ein zwingendes Anhalten vor - schreibendes, Gebot für den Straßenverkehrsteilnehmer dar.

Die Schadenersatzforderungen der ÖBB sind dem Grunde nach durch die Haftpflichtversicherung der Straßenverkehrsteilnehmer gedeckt.

16.,17. Haben die an dem Zusammenstoß mit einem ÖBB - Zug beteiligten Privatpersonen, je nach Verschuldensfrage, auch die Möglichkeit, Schadenersatzforderungen geltend zu machen?

Wenn ja, in welcher Höhe belaufen sich derartige Schadenersatzforderungen?

Antwort:

Ungeachtet der bei der Beantwortung der vorstehenden Fragepunkte dargelegten grundsätzlichen Verschuldenssituation könnten selbstverständlich Schadenersatzforderungen Dritter gegen die ÖBB geltend gemacht werden, die in jedem Fall einer Behandlung zugeführt werden.

18. - 27. An wievielen der oben angeführten unzureichend gesicherten Bahnübergängen wurden technische Sicherungsmaßnahmen wie z.B. Errichtung einer Lichtzeichenanlage bzw. eines Bahnschranks in den letzten fünf Jahren durchgeführt?

Welche Sicherungsmaßnahmen waren das?

Nach welchen Kriterien erfolgte in diesen Fällen die Errichtung von technischen Anlagen?

Wie hoch beliefen sich die Kosten für die Errichtung technischer Sicherungsanlagen?

Wie hoch sind die Kosten für die Installierung einer Lichtzeichenanlage?

Wie hoch sind die Kosten für die Errichtung eines Bahnschranks?

Wurden nach Errichtung der Anlagen Kontrollen durchgeführt?

Wie hat sich die Verkehrslage aufgrund der Errichtung von technischen Sicherungsanlagen verändert?

Konnten Verbesserungen - z.B. weniger Unfälle - festgestellt werden?

Kann man sagen, daß die Errichtung einer Sicherungsanlage an derartigen Problemstellen rentabel war?

Antwort:

Wie bereits bei der Beantwortung der Fragepunkte 6 - 15 ausgeführt, bestehen keine "unzureichend gesicherten EK" auf dem ÖBB - Netz. Eine "Ergänzung" war daher nicht durchzuführen.

Das Investitionsvolumen für eine Lichtzeichenanlage liegt derzeit in der Bandbreite von 2,1 bis 3,5 Mio S, das für die Errichtung einer Schrankenanlage liegt derzeit in der Bandbreite von 3,0 bis 4,8 Mio S. Selbstverständlich unterliegen diese Anlagen regelmäßiger Wartung.

Die in Frage 26 genannten "Verbesserungen - z.B. weniger Unfälle" - hängen maßgeblich von der Verkehrsdisziplin der Straßenverkehrsteilnehmer (primär Beachtung von Stoppschildern und deutlich sichtbarem rotem Licht) ab.