



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXIV. GP.-NR

672 /AB

13. März 2009

GZ. BMVIT-10.000/0002-I/PR3/2009

DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

zu 594 /J

Wien, am 12. März 2009

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Vilimsky und weitere Abgeordnete haben am 14. Jänner 2009 unter der **Nr. 594/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend unbeschränkte Bahnübergänge gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich nach Einholung der Informationen von den ÖBB wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 6:

- *Wie viele Bahnübergänge gibt es in Österreich und wie viele davon werden regelmäßig genutzt?*
- *Wie viele Bahnübergänge sind mit Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes gesichert?*
- *Wie viele Bahnübergänge sind mit Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert?*
- *Wie viele Bahnübergänge sind mit Schrankenanlagen gesichert?*
- *Wie viele Bahnübergänge sind mit Lichtzeichenanlagen gesichert?*
- *Wie viele Bahnübergänge sind mit Bewachung gesichert?*

Gemäß Auskunft der ÖBB beträgt die Anzahl der Eisenbahnkreuzungen im Streckennetz der ÖBB derzeit insgesamt 5.553 und verteilt sich auf die verschiedenen Sicherungsarten wie folgt:

KREUZUNGEN MIT STRASSEN UND WEGEN IN SCHIENENHÖHE (ANZAHL) AM 31. Dezember 2008					
mit technischer Sicherung		mit nichttechnischer Sicherung			
durch Lichtzeichen	durch Schranken	durch Sicht	durch Pfeifen	durch Bewachung	Summe
482	1214	1182	2620	55	5553

Zu den Fragen 7 bis 10:

- *Wie viele Unfälle gab es jeweils in den letzten 5 Jahren an Bahnübergängen und wie gliedern sich diese Unfälle auf die verschiedenen Sicherungssysteme auf?*
- *Welche Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, PKW-, LKW-Lenker etc.) waren an diesen Unfällen beteiligt?*
- *Wie viele Verletzte bzw. wie viele Tote gab es bei den einzelnen Unfällen?*
- *Wie hoch waren in den letzten 5 Jahren die Kosten aufgrund von Unfällen bei Eisenbahnkreuzungen und wie gliedern sich diese auf (Rettungsmaßnahmen für Verletzte, Bergung, Instandsetzung beschädigter Schienen und Züge etc.)?*

In den letzten 5 Jahren waren gemäß Auskunft der ÖBB bei den Österreichischen Bundesbahnen 685 Zusammenpralle zu verzeichnen. Die Zusammenpralle verteilen sich auf die Sicherungsarten wie folgt:

Sicherung durch	Anzahl der Zusammenpralle
Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes	194
Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus	287
Lichtzeichenanlage (gelbes nicht blinkendes Licht / rotes nicht blinkendes Licht)	108
Lichtzeichenanlage alter Bauart (rotes blinkendes Licht)	6
Vollschrankenanlage	57
Halbschrankenanlage	25
Bewachung	8

An diesen Unfällen (Zusammenprallen) waren Fußgänger, Radfahrer, PKW und auch LKW-Lenker beteiligt und es waren 83 Tote, 86 Schwerverletzte und 149 Leichtverletzte zu verzeichnen. Davon waren bei Kreuzungen mit Schrankenanlagen 18 Tote zu beklagen



Da die Unfallkosten sowie Unfallfolgekosten der beteiligten Straßenverkehrsteilnehmer/innen nicht vorliegen, kann eine Kostenaufgliederung im gefragten Umfang nicht beigebracht werden.

Zur Frage 11:

- *Gibt es in Bezug auf Unfälle bei Eisenbahnkreuzungen eine eigene Unfallforschung und wenn ja, mit welchem Ergebnis und welchen Konsequenzen?*

Die - auf Grund der „Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über den Umfang und die Form der Meldungen von Unfällen und Störungen, die bei Eisenbahnunternehmen auftreten, an die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (MeldeVO-Eisb 2006, BGBl. II Nr. 279/2006)“ - zur Verfügung stehenden Daten werden erfasst und ausgewertet.

Sollten sich bei der Auswertung Unfallhäufungsstellen (drei oder mehr Zusammenpralle innerhalb der letzten fünf Jahre) oder eine Häufung von Unfällen mit Todesfolge innerhalb der letzten zwei Jahre ergeben, wird unverzüglich eine Überprüfung der in Frage kommenden Eisenbahnkreuzungen veranlasst.

Zu den Fragen 12 bis 15:

- *Wer prüft wie häufig die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen gemäß § 2 Abs. 1 der Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft vom 21. Dezember 1960 über die Sicherung und Benutzung schienengleicher Eisenbahnübergänge, (Eisenbahn – Kreuzungsverordnung 1961), zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 123/1988?*
- *Wie häufig werden Verstöße gegen § 2 Abs. 1 Eisenbahn – Kreuzungsverordnung 1961 festgestellt?*
- *Welche Konsequenzen werden bei Verstößen gegen § 2 Abs. 1 Eisenbahn – Kreuzungsverordnung 1961 ergriffen?*
- *Wie häufig wird die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung auf deren Funktionalität und Sicherheit untersucht und welche Maßnahmen werden gesetzt, wenn bei einer Eisenbahnkreuzung festgestellt wird, dass die Sicherung nicht ausreichend ist?*

Jeder schienengleiche Eisenbahnübergang wird von den örtlich dafür verantwortlichen Mitarbeiter/innen der ÖBB jährlich auf den bescheidgemäßen Zustand und auf die sichere Benützung für den Straßenverkehr hin überprüft. Zusätzlich wird in einem 2-jährigen Rhythmus jeder schienengleiche Eisenbahnübergang von einem Prüftechniker gemeinsam mit dem/der örtlich verantwortlichen Mitarbeiter/in auf den bescheidgemäßen Zustand und auf die sichere Benützung hin überprüft.

Technische Sicherungsanlagen (Schranken- und Lichtzeichenanlagen) werden in Abhängigkeit der Behördenvorschriften und dem Stand der Technik monatlich, 6x jährlich oder 2x jährlich vor Ort auf ihre Funktionalität überprüft. Bei Sicherungsanlagen neuester Technik kann zusätzlich Online der Zustand und die Funktionalität abgefragt werden. Zusätzlich werden, ausgenommen bei mechanischen Sicherungsanlagen, alle Vorgänge, wie z.B. Ein- und Ausschaltungen, aber auch Störungen aufgezeichnet und ausgewertet. Bei Auftreten von Störungen bis zu deren Behebung sind zusätzlich von der Behörde festgelegte Maßnahmen zu treffen, um die Sicherheit auf schienengleichen Eisenbahnübergängen zu gewährleisten.

Verstöße gegen die Bestimmungen des § 2 Abs. 1 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 wären gemäß § 124 abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957 zu ahnden.

Bisher gab es keine Verstöße gegen die Bestimmungen des § 2 Abs. 1 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961.

Zu Frage 16:

- *Wie lange dauert es im Schnitt zwischen der Feststellung, dass eine Eisenbahnkreuzung nicht ausreichend gesichert ist und deren ausreichenden Sicherung?*

Die Feststellung, ob ein schienengleicher Eisenbahnübergang ausreichend gesichert ist oder die Art der Sicherung abzuändern ist, obliegt der gemäß § 12 des Eisenbahngesetzes 1957 zuständigen Behörde. Die Behörde legt von Amts wegen oder über Antrag einer der beiden Verkehrsträger (des Eisenbahninfrastrukturunternehmens oder des Trägers der Straßenbaulast) unter Bedachnahme auf die Verkehrserfordernisse und den örtlichen Verhältnissen fest, ob und ggf. mit welchen Maßnahmen die bestehende Art der Sicherung beibehalten werden kann oder wie der Eisenbahnübergang zukünftig zu sichern ist.

Bei einer erforderlichen Änderung der nicht-technischen Art der Sicherung von Eisenbahnübergängen ist die Umsetzung kurzfristig möglich.

Bei einer Änderung der Art der Sicherung von nicht-technisch auf technisch (durch Lichtzeichenanlage oder durch Schrankenanlage) oder von technisch (Lichtzeichenanlage) auf technisch (Schrankenanlage) ist ab dem Zeitpunkt der Entscheidung, wie der schienengleiche Eisenbahnübergang zu sichern ist bis zur Inbetriebnahme der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage mit einem Zeitraum von ca. 1,5 Jahren zu rechnen.



Zur Frage 17:

- *Welche grundsätzlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von Eisenbahnkreuzungen wurden in den letzten 5 Jahren getroffen?*

Wichtig ist die Zusammenarbeit mit den ÖBB, Ländern und Gemeinden, weil die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen immer eine gemeinsame Aufgabe vom Bahnbetreiber und dem Straßenerhalter ist. Die meisten Kreuzungen liegen an Landes- oder Gemeindestrassen. Auch sind die Länder auf den Nebenbahnen die zuständige Eisenbahnbehörde, die alle Maßnahmen auf Eisenbahnkreuzungen zu genehmigen hat. Bund, ÖBB, Länder und Gemeinden investieren jährlich 25 Mio. Euro in die Sicherheit von Bahnübergängen, das auch 2009 fortgeführt wird. Bund und ÖBB tragen dabei 75 Prozent der Gesamtkosten.

Darüber hinaus wird das 2007 von meinem Vorgänger gestartete 2-stufige Sicherheitsprogramm für Eisenbahnkreuzungen weitergeführt.

Diese umfasst einerseits die Verbesserung der Erkennbarkeit von schienengleichen Eisenbahnübergängen durch Errichtung von Wechselverkehrszeichen und Fahrbahnlichtern oder Errichtung von technischen Sicherungen (Lichtzeichenanlagen, Schrankenanlagen) sowie die Auflassung von schienengleichen Eisenbahnübergängen (ersatzlos oder mit Errichtung von Über- und Unterführungen) und werden als „HOTSPOTS“ Kreuzungen (56 Kreuzungen österreichweit mit drei oder mehr Zusammenstößen in den letzten fünf Jahren bzw. Todesopfern in den letzten zwei Jahren) prioritär abgearbeitet.

Bis dato wurden 25 dieser Kreuzungen nachgerüstet, im Laufe des Jahres 2009 werden die restlichen 31 Kreuzungen mit Schranken, Signalanlagen, Sichtverbesserungen oder neuen Bodenmarkierungen und Andreaskreuzen bzw. durch Über- oder Unterführungen abgesichert. Damit werden bis Jahresende 2009 alle 56 derzeit als "Hot spot" eingestuft Eisenbahnkreuzungen entschärft sein.

Andererseits werden als weitere Verbesserung gemeinsam mit den Ländern bei allen für den öffentlichen Verkehr bestimmten und nicht-technisch gesicherten Eisenbahnübergängen mit Fahrzeugverkehr (2.000) die bestehenden Andreaskreuze gegen Andreaskreuze in hochrückstrahlender Ausführung auf Tafeln (weiß, rückstrahlend) getauscht und auf beiden

Straßenseiten aufgestellt sowie zusätzliche Bodenmarkierungen aufgebracht. Auf diese Art wurden bis Ende 2008 bereits 1.370 Kreuzungen umgerüstet, bis Jahresmitte 2009 werden die verbleibenden 630 Kreuzungen umgerüstet.

Zusätzlich zu den oben genannten Maßnahmen zur Sicherung von Eisenbahnkreuzungen werden im Rahmen des Konjunkturpaketes weitere 26 Eisenbahnkreuzungen um rund 40 Mio. Euro in den Bundesländern Kärnten, Ober- und Niederösterreich und Wien aufgelassen und teilweise durch Unterführungen oder technische Sicherungen ersetzt.

Im internationalen Vergleich weist Österreich eine hohe Zahl an Eisenbahnkreuzungen auf. Zwar wurde die Anzahl von 10.700 im Jahr 1960 bis Ende 2008 auf rund 5.555 gesenkt, trotzdem gibt es nach wie vor im Gesamtnetz der ÖBB durchschnittlich pro Kilometer einen Bahnübergang, dabei werden Hauptbahnen (z.B. West- oder Südbahn) durchschnittlich alle 2 Kilometer von einer Straße gekreuzt, Nebenbahnen sogar alle 565 Meter. Der europäische Durchschnitt liegt bei rund 2 Kilometern.

Zu Frage 18:

- *Wie hoch sind die Kosten für die Errichtung einer Schrankenanlage pro Eisenbahnkreuzung?*

Die Kosten für die Errichtung einer Schrankenanlage sind laut Auskunft der ÖBB von vielen Faktoren abhängig, wie z. B. der Geschwindigkeit auf der Schiene, Ein- oder Mehrgleisigkeit der Eisenbahntrasse, Verkehrsfrequenz auf der Straße und der Schiene, ob die Konstruktion der Schrankenanlage 2-teilig oder 4-teilig ausgeführt wird. Entscheidend ist auch, ob diese Schrankenanlage automatisch, halbautomatisch oder manuell ein- bzw. ausgeschaltet werden kann.

Die Investitionsausgaben für die Errichtung von Schrankenanlagen bewegen sich je nach örtlichen Verhältnissen in der Höhe von etwa € 400.000,-- bis € 600.000,--.



Zu Frage 19:

- *Wie viele Eisenbahnkreuzungen wurden jeweils in den letzten 5 Jahren erstmals mit Schrankenanlagen gesichert?*

Dazu wird gemäß ÖBB angeführt, dass in den letzten 5 Jahren zahlreiche Eisenbahnkreuzungen einerseits aufgelassen und durch Über- bzw. Unterführungen ersetzt wurden. Andererseits wurden in den letzten 5 Jahren 17 schienengleiche Eisenbahnübergänge erstmals mit Schrankenanlagen ausgestattet.

Zu den Fragen 20 und 21:

- *Wie viele Eisenbahnkreuzungen sollen in den kommenden 5 Jahren mit Schrankenanlagen nachgerüstet werden?*
- *Bis wann plant man die Sicherung sämtlicher Eisenbahnkreuzungen mit Schrankenanlagen?*

Die ÖBB und auch das BMVIT erachten die Auffassung von Eisenbahnkreuzungen als prioritär. 2009 werden im Rahmen der Aktion „HOTSPOTS“ 14 Eisenbahnkreuzungen mittels Schrankenanlagen ausgerüstet. Darüber hinaus sind für die kommenden 5 Jahre Planungsarbeiten für weitere 133 Schrankenanlagen im Gange.

Der entsprechende Zeitpunkt über eine vollständige Ausrüstung mittels Schrankenanlagen ist derzeit seriös nicht konkret abschätzbar, da die Entscheidung über die Art der Sicherung für jede Eisenbahnkreuzung individuell zu erfolgen hat und auch eine entsprechende Finanzierung für derartige Dimensionen (über 4.000 Kreuzungen) nicht vorhanden ist.