

II-8301 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIC ÖSTERREICH  
 DER BUNDESMINISTER FÜR  
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
 MAG. VIKTOR KLIMA  
 Pr.Zl. 5905/93-4-92

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
 Tel. (0222) 711 62-9100  
 Teletex (232) 3221155  
 Telex 61 3221155  
 Telefax (0222) 713 78 76  
 DVR: 009 02 04

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
 Mag.Dr. Höchtl und Kollegen vom 12. November  
 1992, Nr. 3766/J-NR/1992, "Sicherheit von  
 Bahnübergängen"      □

3724/HB

11. Jan. 1993  
 zu 3766/J

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1, 2, 3 und 4:

"Wieviele ungesicherte Bahnübergänge gibt es derzeit noch im Schienennetz der Österreichischen Bundesbahnen?

Wieviele der derzeit noch ungesicherten Bahnübergänge sollen in den nächsten zwei Jahren mit Sicherheitsanlagen ausgestattet bzw. durch Unter- oder Überführungen ersetzt werden?

Wieviele Unfälle haben sich seit 1990 auf ungesicherten Bahnübergängen ereignet?

Mit welchen Folgen?"

Im Schienennetz der Österreichischen Bundesbahnen gibt es keine ungesicherten Eisenbahnkreuzungen, vielmehr wird für jede Eisenbahnkreuzung eine den Verkehrserfordernissen und den örtlichen Verhältnissen entsprechende Sicherung vorgesehen. Das Eisenbahnkreuzungswesen unterscheidet Eisenbahnkreuzungen, die mit einem nicht-technischen Kreuzungsschutz gesichert sind (Andreaskreuze und Gewährleistung des erforderlichen Sichtraumes, Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus, Bewachung), sowie Eisenbahnkreuzungen, die mit einem technischen Kreuzungsschutz versehen sind (Lichtzeichenanlagen, Schrankenanlagen).

- 2 -

Zu den Fragen 5 und 9:

"Welche Maßnahmen wurden auf den betroffenen Bahnübergängen in der Folge der Unfälle ergriffen?"

Welche Maßnahmen wurden seitens der ÖBB nach den Unfällen ergriffen?"

Die ÖBB überprüfen einmal jährlich ihre gesamten Eisenbahnkreuzungsanlagen sowie zusätzlich nach jedem Unfall die betroffenen schienengleichen Eisenbahnkreuzungen bezüglich ihres bescheidmäßig aufgetragenen Sicherheitszustandes.

Darüberhinaus leitet die Oberste Eisenbahnbehörde bei auffälligen Unfallgeschehen umgehend amtswegige Ermittlungsverfahren zur Überprüfung der Sicherung der betroffenen Eisenbahnkreuzungen ein und ebenso wird jedem begründeten Ersuchen auf Überprüfung der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung grundsätzlich entsprochen.

Zu den Fragen 6 und 7:

"Wieviele Unfälle haben sich auf Bahnübergängen mit Signalanlagen seit 1990 ereignet?"

"Welche Maßnahmen wurden nach den Unfällen ergriffen?"

Seit etwa 10 Jahren wird das Haltegebot bei Lichtzeichenanlagen so wie das Haltegebot im Straßenverkehr (Verkehrslichtsignalanlagen) ausgestaltet: Ein Straßensignal besteht aus zwei übereinander angeordneten Signalgebern; bei Annäherung eines Schienenfahrzeuges zeigt vorerst der untere Signalgeber etwa vier Sekunden lang gelbes nicht blinkendes Licht und anschließend der obere Signalgeber rotes nicht blinkendes Licht bis nach Vorbeifahrt des Schienenfahrzeuges. Diese Signalfolge ist den Verkehrsteilnehmern aus dem Straßenverkehr vertraut.

Gleichzeitig befinden sich an Eisenbahnkreuzungen der Österreichischen Bundesbahnen noch Lichtzeichenanlagen alter Bauart (gelbes blinkendes Licht und als Haltegebot abwechselnd blinkende rote Lichter). Lichtzeichenanlagen dieser Bauart werden jedoch nicht mehr neu errichtet und seit Jahren durch Lichtzeichenanlagen der neuen Bauart ersetzt.

- 3 -

Auf allen mit Lichtzeichenanlagen gesicherten Eisenbahnkreuzungen der Österreichischen Bundesbahnen haben sich seit dem Jahr 1990 bis September 1992 insgesamt 31 Zusammenstöße zwischen Schienenfahrzeugen der Österreichischen Bundesbahnen und Straßenfahrzeugen ereignet, wobei jedoch Unfälle an Lichtzeichenanlagen alter Bauart im Rahmen dieses Unfallgeschehens einen überproportionalen Anteil darstellen.

Aufgrund der positiven Erfahrungen mit Lichtzeichenanlagen neuer Bauart sowie aufgrund der weitaus günstigeren Unfalldaten für diese Lichtzeichenanlagen haben die Österreichischen Bundesbahnen in den vergangenen Jahren laufend Lichtzeichenanlagen alter Bauart durch Lichtzeichenanlagen neuer Bauart ersetzt. Dies wird auch in den nächsten Jahren fortgesetzt werden.

Zu Frage 8:

"Wieviele Unfälle auf Bahnübergängen im Lavanttal hat es seit 1980 gegeben?"

Im Kärntner Lavanttal (Streckenabschnitt Bf Obdach - Hst Lavamünd) ereigneten sich seit 1980 auf schienengleichen Eisenbahnkreuzungen insgesamt 60 Zusammenpralle zwischen Schienenfahrzeugen der ÖBB und Straßenfahrzeugen.

Zu den Fragen 10 bis 14:

"Gibt es seitens der Österreichischen Bundesbahnen ein Gesamtkonzept für die bessere sicherheitstechnische Ausstattung von Bahnübergängen?"

Wenn ja, mit welchen Kosten ist die Verwirklichung dieses Konzeptes verbunden?

Wenn ja zu Frage 10) bis wann soll dieses Konzept verwirklicht werden?

Wieviele schienengleiche Bahnübergänge sollen in den nächsten 2 Jahren durch Über- oder Unterführungen ersetzt werden?

Welche Kosten sind damit verbunden?"

- 4 -

Die Österreichischen Bundesbahnen sind selbstverständlich laufend und nachdrücklich bemüht, nicht-technisch gesicherte Eisenbahnkreuzungen mit technischen Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen zu versehen sowie insbesonders Eisenbahnkreuzungen durch Über- und Unterführungen oder Ersatzwegeverbindungen zu ersetzen.

In diesem Zusammenhang darf jedoch nicht übersehen werden, daß eine Eisenbahnkreuzung eine Verkehrsfläche darstellt, die von zwei Verkehrsträgern – nämlich der Straße und der Schiene – gemeinsam benutzt wird. Aus dieser gemeinsamen Benützung ergeben sich naturgemäß für beide Verkehrsträger auch gemeinsame Verpflichtungen zur Sicherung, Erhaltung und Umgestaltung einer Eisenbahnkreuzung. Es kann daher den Österreichischen Bundesbahnen nicht allein obliegen, Eisenbahnkreuzungen entsprechend umzugestalten oder durch Ersatzbauwerke zu ersetzen, sondern sind diesbezügliche Bemühungen selbstverständlich auch durch die jeweiligen Träger der Straßenbaulast entsprechend mitzutragen.

Bei den Österreichischen Bundesbahnen liegen kurz- bis mittelfristige Planungen hinsichtlich der Auflassung (Ersatz durch Über- und Unterführungen bzw. Umgestaltung des Wegenetzes) bzw. Automatisierung von schienengleichen Eisenbahnkreuzungen vor. In diesem Konzept sind bis 1994 derzeit 25 Projekte mit Gesamtkosten von ca. 220 Mio Schilling enthalten.

Zusätzlich zu diesen Investitionsplanungen gibt es noch zahlreiche weitere Vorhaben, die im Rahmen anderer Ausbauprogramme (z.B. Nahverkehr, Elektrifizierung, Neue Bahn, Ostausbau etc.) einer Realisierung – im Rahmen der budgetären Möglichkeiten – zugeführt werden sowie Projekte, die ausschließlich im Interesse des Straßenerhalters liegen.

Wien, am 7. Jänner 1993  
Der Bundesminister

