

3991/J XX.GP

der Abgeordneten Mag. Franz Steindl
und Kollegen
an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr
betreffend ungesicherte Bahnübergänge

In der von mir am 22.1.1998 gestellten Anfrage (3564/J - NR/1998) wurde der Zusammenstoß zwischen einem Pkw und einem ÖBB - Regionalzug im Gemeindegebiet Purbach am Neusiedler See geschildert. Der junge Lenker kam bei diesem Unfall ums Leben. Weiters wurde in dieser Anfrage auf die unzureichende Sicherung des Bahnüberganges verwiesen.

In weiterer Folge hat die Stadtgemeinde Purbach um eine Überprüfung der Eisenbahnkreuzung in km 23,558 angesucht. Diese Untersuchung fand am 11.3.1998 statt. Der Befund der prüfenden Abteilung 5 des Amtes der Burgenländischen Landesregierung weist folgende technischen Kennzahlen auf:

Die gegenständliche Eisenbahnkreuzung ist derzeit gemäß § 4 EKVO 1961 „durch Andreaskreuz und gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes“ gesichert, wobei unmittelbar vor der EK beidseits der Bahn in einem Abstand von 3,0 Meter das Straßenverkehrszeichen gemäß § 52 Ziff 24 StVO 1960 „Halt“ angebracht ist. Oberhalb dieses VZ ist wiederum beidseits der Bahn das VZ gemäß § 50 Ziff6d StVO 1960 „Andreaskreuz“ in horizontal liegender Form zur Kennzeichnung der EK angebracht. Eine Ankündigung der EK beidseits der Bahn ist nicht vorhanden.

Desweiteren wurden folgende tatsächlich vorhandenen Sichtweiten ermittelt: Vom 6 Meter Sehpunkt aus in alle vier Quadranten >480 Meter und 3 Meter Sehpunkt aus in alle vier Quadranten ebenfalls >480 Meter.

Im Rahmen des Gutachtens „bestehen aufgrund der vorhandenen ausreichenden Sichtweiten, der derzeitigen geringen Frequenzen“ - die Bahnfrequenz in 24 Stunden in beiden Richtungen beträgt zur Zeit durchschnittlich 40 Züge - „sowohl auf der Bahn als auch auf der Straße und unter Einhaltung nachstehender Vorschriften gegen die jetzige Sicherung gemäß § 4 EKVO 1961 „Sicherung durch Andreaskreuz und gewährleisten des erforderlichen Sichttraums“ keine Einwände.“

Die Vorschriften wurden als folgende betitelt:

- 1) Zur Ankündigung der EK sind beidseits der Bahn sowie beidseits der Gemeindestraße in einem Abstand von 150/100/50 Meter die Verkehrszeichen „Baken“ gemäß § 50 Ziff6c StVO 1960 anzubringen. Die jeweilige Entfernungsangabe ist auf den Baken anzugeben.
- 2) Oberhalb der jeweils 3. Bake (Entfernung 150 Meter) ist das VZ "Bahnübergang ohne Schranken“ gemäß § 50 Ziff6b StVO 1960 anzubringen.
- 3) Sämtliche VZ sind in hochrückstrahlender Form anzubringen.
- 4) Mindestens 3 Meter vor der nächstgelegenen Schiene ist beidseits der Bahn eine 0,5 Meter breite und über die Fahrbahnmitte reichende Haltelinie auf der Gemeindestraße aufzubringen. Aufgrund des Gutachtens erachtete es weder die prüfende Abteilung noch der Vertreter der ÖBB für notwendig, die Eisenbahnkreuzung durch eine Lichtanlage bzw. durch eine Schrankenanlage zu sichern.

Diese Meinung vertrat auch der Vertreter des Verkehrs - Arbeitsinspektorates: aufgrund des durchgeführten Ortsaugenscheines und bei Einhaltung der Vorschriften des verkehrstechnischen Amtssachverständigen bestehe gegen die Beibehaltung der Sicherung gemäß § 4 EKVO kein Einwand.

Der Vertreter der Stadtgemeinde Purbach konnte sich dieser Stellungnahme nicht anschließen. Es wurde ausdrücklich auf die Freizeitanlage sowie auf den Campingplatz und daher auf die hohe Verkehrsfrequenz verwiesen.

Um eine Installierung eines Bahnschrankens bzw. eine Errichtung einer Lichtzeichenanlage wurde ersucht.

Da die Voraussetzungen für die Errichtung einer Lichtzeichenanlage oder eines Bahnschrankens laut Gutachten nicht vorhanden sind, hatte die Gemeinde für die Kosten der Errichtung einer dieser Anlagen aufzukommen.

Da Sie als zuständiger Minister Maßnahmen betreffend die Verkehrssicherheit zu treffen haben, richten die unterzeichneten Abgeordneten an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr folgende

ANFRAGE:

- 1) Welche Kriterien sind im Rahmen der Erstellung eines Gutachtens im oben angeführten Fall zu erfüllen?
- 2) Welche verkehrstechnischen Voraussetzungen sind bei der Errichtung einer Lichtzeichenanlage oder eines Bahnschrankens zu erfüllen?
- 3) Wird eine etwaige Errichtung nicht auch auf andere Voraussetzungen wie z.B. Verkehrsfrequenz, umliegende Freizeitanlagen, öffentliche Einrichtungen, etc. überprüft?
- 4) Wenn nein, warum erfolgt eine derartige Beurteilung nicht?
- 5) Welche Kriterien - genaue Detaillierung - sind für die Errichtung einer Lichtzeichenanlage oder eines Bahnschrankens erforderlich?
- 6) Wieviele unzureichend gesicherte Bahnübergänge, also lediglich mit Andreaskreuz und einer Stop -Tafel, gibt es in Österreich?
- 7) Wieviele unzureichend gesicherte Bahnübergänge, also lediglich mit Andreaskreuz und einer Stop -Tafel, gibt es im Burgenland?
- 8) In welchen Regionen bzw. Gemeinden befinden sich diese unzureichend gesicherten Bahnübergänge in Österreich?
- 9) In welchen Regionen bzw. Gemeinden befinden sich diese unzureichend gesicherten Bahnübergänge im Burgenland?
- 10) Wieviele Unfälle ereigneten sich in den letzten fünf Jahren an derartigen Eisenbahnkreuzungen in Österreich (gegliedert nach Unfallbeteiligten, also Pkw, Lkw, Radfahrer, Fußgänger)?

- 11) Wieviele Unfälle ereigneten sich in den letzten fünf Jahren an derartigen Eisenbahnkreuzungen im Burgenland (gegliedert nach Unfallbeteiligten, also Pkw, Lkw, Radfahrer, Fußgänger)?
- 12) Wieviele der in Frage 10 angeführten Unfälle waren davon
 - a) mit tödlichem Ausgang
 - b) mit schweren Verletzungen
 - c) mit leichten Verletzungen in Österreich?
- 13) Wieviele der in Frage 11 angeführten Unfälle waren davon
 - a) mit tödlichem Ausgang,
 - b) mit schweren Verletzungen
 - c) mit leichten Verletzungen im Burgenland?
- 14) Welcher Gesamtschaden entstand durch diese Unfälle den ÖBB?
- 15) Kann man auch den entstandenen Schaden für die an dem Unfall beteiligten Privatpersonen beziffern?
- 16) Haben die an dem Zusammenstoß mit einem ÖBB - Zug beteiligten Privatpersonen, je nach Verschuldungsfrage, auch die Möglichkeit, Schadenersatzforderungen geltend zu machen?
- 17) Wenn ja, in welcher Höhe belaufen sich derartige Schadenersatzforderungen?
- 18) 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?
- 19) Welche Sicherungsmaßnahmen waren das?
- 20) Nach welchen Kriterien erfolgte in diesen Fällen die Errichtung von technischen Anlagen?
- 21) Wie hoch beliefen sich die Kosten für die Errichtung technischer Sicherungsanlagen?
- 22) Wie hoch sind die Kosten für die Installierung einer Lichtzeichenanlage?
- 23) Wie hoch sind die Kosten für die Errichtung eines Bahnschranks?
- 24) Wurden nach Errichtung der Anlagen Kontrollen durchgeführt?
- 25) Wie hat sich die Verkehrslage aufgrund der Errichtung von technischen Sicherheitsanlagen verändert?
- 26) Konnten Verbesserungen - z.B. weniger Unfälle - festgestellt werden?
- 27) Kann man sagen, daß die Errichtung einer Sicherungsanlage an derartigen Problemstellen rentabel war?