

XXII. GP-NR  
2335/AB  
2005 -01- 25



Der  
Rechnungshof

zu 2437/J

Der Präsident

An den  
Präsidenten des Nationalrates  
Herrn Univ.-Prof. Dr. Andreas Khol  
Parlament  
1017 Wien

Dampfschiffstraße 2  
A-1031 Wien  
Postfach 240

Tel. +43 (1) 711 71 - 8455  
Fax +43 (1) 714 48 71  
praes@rechnungshof.gv.at

Wien, 19. Jänner 2005  
GZ 830.000/063-C1/04

Bezug nehmend auf die unter 2437/J-NR/2004 gestellte Anfrage der Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde betreffend die zu hohen Kosten für die Sicherung der österreichischen Eisenbahnkreuzungen, ersuche ich um Verständnis, dass ich von einer Beantwortung der gegenständlichen Anfrage absehen muss, da sie außerhalb der Gegenstände des Fragerechtes gemäß § 91a des Geschäftsordnungsgesetzes gelegen ist.

Ungeachtet dessen, erlaube ich mir darauf hinzuweisen, dass sich der Rechnungshof in seinen Berichten durchaus zur Sicherheit des Eisenbahnbetriebes geäußert hat.

Er empfahl unter anderem:

- Investitionen nach betrieblich-rationellen Prioritäten zu reihen (SB 1984, S. 61 und 62, Beilage 1);
- zeit- und kostenintensive Bauprojekte erst zu erwägen, wenn die erwartete Verkehrsverbesserung nicht schon durch Maßnahmen der Betriebsabwicklung erreichbar ist (NTB 2000, S. 141 und 150, Beilage 2);
- konkrete Sicherungsmaßnahmen an besonders neuralgischen Stellen im Netz der ÖBB zu treffen (TB 2000, S. 279 und 281, Beilage 3);
- neue Techniken (z.B. Lichtzeichenanlagen) in die Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 aufzunehmen (vgl. Novelle BGBl II Nr. 209/1988, TB 1995, S. 67, Beilage 4).

GZ 830.000/063-C1/04



Seite 2 / 2

Aktuelle Prüfungserfahrungen betreffend Eisenbahnkreuzungen bzw. eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsbescheide zur Sicherung von Eisenbahnkreuzungen liegen jedoch nicht vor.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Klaus'.

RECHNUNGSHOF  
ZI 810-Pr/84

# BERICHT DES RECHNUNGSHOFES

über die Durchführung besonderer  
Akte der Geburungsüberprüfung  
betreffend die Organisation  
der Österreichischen Bundesbahnen



WIEN 1984  
ÖSTERREICHISCHE STAATSDRUCKEREI

gehandelt. Beispielsweise war auch bei dem im Abs 79 geschilderten Fall des Elektrotechnischen Dienstes eine ähnlich unvollständige Veranschlagung zu verzeichnen.

77.1.1 Das Zustandekommen des Wirtschaftsplanes der ÖBB wurde vom RH am Beispiel des Wirtschaftsplanes 1982 näher untersucht.

77.1.2 Zunächst faßten die ausführenden Dienststellen alle jene Vorhaben zusammen, die sie von ihrer Warte aus für dringend notwendig hielten, und meldeten sie an ihre vorgesetzte Dienststelle. So es sich um dreistufige Fachdienste handete, kam es in der Bundesbahndirektion zu einem Sammlungs-, Sichtungs- und Gewichtungsprozeß, der in fachdienstlich getrennten Meldungen an die Generaldirektion der ÖBB mündete.

77.1.3 Dort richteten die Fachdirektionen ihre Anmeldungen zum Wirtschaftsplan 1982 an die federführende Finanzdirektion, die daraus im Hinblick auf den vorgegebenen Finanzrahmen des Jahres 1981 ein „Mindestprogramm“ erstellte und darüber am 15. Mai 1981 dem Vorstand der ÖBB berichtete.

77.1.4 Nach Abschluß der Beamtenverhandlungen über das Budget 1982 gab die Finanzdirektion den Fachdiensten am 6. Juli 1981 ihren vorläufigen Ausgabenrahmen bekannt, um auf dieser Grundlage einen ersten einvernehmlichen Wirtschaftsplan-Entwurf zu erstellen. Die eingelangten Fachdienst-Entwürfe wurden dann wieder von der Finanzdirektion zusammengefaßt: diesen zusammenfassenden Entwurf beschloß der Vorstand der ÖBB am 17. Dezember 1981. Da sich eine Aufstockung der Mittel um 358 Mill S ergeben hatte, sollten in diesem Ausmaß wesentliche Vorhaben, die ansonsten zu kurz gekommen wären, in den Wirtschaftsplan aufgenommen werden.

77.1.5 In der Sitzung vom 22. Dezember 1981 beauftragte der Vorstand der ÖBB dann die Fachdirektionen, bis 8. Jänner 1982 einen neuerlichen Wirtschaftsplan-Entwurf unter Bedachtnahme auf die erwähnten Ergänzungen an die Finanzdirektion zu übermitteln. Die Finanzdirektion legte den wiederum zusammengefaßten Wirtschaftsplan 1982 nach einer weiteren Berichtigung nach oben in der Höhe von etwa 130 Mill S schließlich am 21. Jänner 1982 dem Vorstand der ÖBB zur Beschußfassung vor. Am selben Tag wurde dieser Wirtschaftsplan auch den Präsidenten der Bundesbahndirektionen mit dem Ersuchen übermittelt, bis 28. Jänner 1982 dazu Stellung zu nehmen. Zu diesem Zeitpunkt war der Wirtschaftsplan allerdings schon dem Bundesminister für Verkehr zur Billigung vorgelegt worden. Eine Woche später, am 5. Feber 1982, legte die Finanzdirektion dem Vorstand der ÖBB die Änderungswünsche der Bundesbahndirektionen vor, die zum Teil in einem Änderungsbeschuß vom 9. Feber 1982 in Form von Umschichtungen Berücksichtigung fanden.

77.1.6 Am 12. Feber 1982 billigte der Bundesminister für Verkehr den Wirtschaftsplan der ÖBB für das Jahr 1982. Am 22. Feber 1982 wurde den Fachdirektionen der ihnen zustehende „endgültige“ Ausgabenrahmen mitgeteilt und die fachdienstlichen Teilwirtschaftspläne ergingen zwei bis drei Tage später an die ausführenden Dienststellen.

77.2.1 Der RH erachtete diese Vorgangsweise der ÖBB für unzweckmäßig, weil der Wirtschaftsplan zu dem Zeitpunkt, auf den der Schwerpunkt der Aktivitäten fiel, längst fertiggestellt hätte sein müssen. Insbesondere für die umfangreiche Vergabertätigkeit der ÖBB, und hier vor allem für den Baudienst und den Elektrotechnischen Dienst, wäre es sehr wichtig, den Wirtschaftsplan schon rechtzeitig vor Jahresbeginn zu kennen.

77.2.2 Da der den Ressorts zur Verfügung stehende Ausgabenrahmen mit der Einbringung des Bundesvoranschlages im Nationalrat weitgehend bekannt ist, hätte der Wirtschaftsplan der ÖBB bald nach dem 20. Oktober fertiggestellt werden können. Selbst wenn man die Beschußfassung des Nationalrates vom 17. Dezember 1981 abgewartet hätte, wäre bei entsprechender Vorbereitung kurz darauf die Fertigstellung möglich gewesen.

77.2.3 Der RH erachtete es auch als Beweis einer unzureichenden Ablauforganisation, daß dem Bundesminister für Verkehr am 28. Jänner 1982, also zu einem Zeitpunkt, zu dem erst die Stellungnahmen der Präsidenten der Bundesbahndirektionen eintreffen sollten, der Wirtschaftsplan zur Billigung vorgelegt wurde, während noch am 9. Feber 1982 tatsächlich Änderungen erfolgten.

77.2.4 Grundsätzlich von Nachteil erschien dem RH das sehr fachdienstbezogene Zustandekommen des Wirtschaftsplanes der ÖBB, da es das Hervorheben der eigenen und das Zurückdrängen fremder Fachdienstinteressen bei der Auswahl der Vorhaben begünstigt. Dieser Umstand wurde auch als die eigentliche Ursache für die im vorigen Abs 76 aufgezeigten Veranschlagungsfehler gesehen.

77.2.5 Das weitgehende Fehlen einer Prioritätenreihung der Vorhaben von überfachdienstlicher Warte aus war nach Ansicht des RH durch die federführende Mitwirkung der Finanzdirektion nicht zu ersetzen. Es gelang der Finanzdirektion bloß, unter dem Druck knapper Mittel die Wünsche der einzel-

en Fachdienste je nach Widerstand möglichst einvernehmlich zu beschränken. Das Jahrzehntelange Fintanstellen der Güterverkehrsinteressen der ÖBB hat der RH bereits mehrmals beanstandet.

77.2.6 Schon anlässlich seiner Gebarungsüberprüfungen bei der Betriebsdirektion und der Personaldirektion der ÖBB hat der RH die Notwendigkeit einer Stabsstelle hervorgehoben, die imstande sein sollte, die Investitionsprioritäten der ÖBB nach betrieblichen Erfordernissen von überfachdienstlicher Verte aus zu ermitteln (TB 1974 Abs 91.18 und TB 1981 Abs 72.6). Bei Vorhandensein einer solchen Stabsstelle könnte das Entstehen des Wirtschaftsplans der ÖBB nach den Vorstellungen des RH etwa folgendermaßen ablaufen:

(1) Die Bundesbahndirektionen, die als Koordinierungsebene alle technischen Fachdienste der ÖBB zu umfassen hätten, erstellen in der ersten Jahreshälfte einen Wirtschaftsplan-Entwurf für ihre Vorhaben der Substanzerhaltung und Erneuerung. Daneben werden die für notwendig und vorteilhaft gehaltenen Rationalisierungs- und Modernisierungsinvestitionen aufgezeigt.

(2) Die genannte Stabsstelle hätte dann die Aufgabe, aus den Anmeldungen der vier Bundesbahndirektionen die Investitionsprioritäten, die im Gesamtinteresse der ÖBB liegen, herauszuschälen und nach Bekanntwerden des endgültigen finanziellen Rahmens den Wirtschaftsplan zu gestalten.

(3) Nach Genehmigung durch den Vorstand der ÖBB und den Bundesminister für Verkehr wäre der Wirtschaftsplan ohne fachdienstliche Aufsplitterung den Bundesbahndirektionen zur Vollziehung in eigener Verantwortung zu übergeben. Dies stünde auch im Einklang mit dem in der Geschäftsordnung für die Bundesbahndirektionen enthaltenen Auftrag an die Präsidenten, die Verantwortung für einen sicheren und wirtschaftlichen Bahnbetrieb zu tragen.

(4) Die Fachdienste in der Generaldirektion der ÖBB hätten sich hingegen auf ihre Zuständigkeit für grundsätzliche Angelegenheiten zu beschränken, also hier auf die Herausgabe und Kontrolle von Richtlinien für die Auswahl der Substanzerhaltungs-, Erneuerungs- und Investitionsvorhaben.

77.2.7 Der RH erwartete von einer überfachdienstlichen Stabsstelle - mehr als dies bisher gelungen ist - das für die ÖBB Notwendige in zweckmäßiger Weise bereitzustellen. Ein Fall wie das anlässlich der Gebarungsüberprüfung bei der Hauptwerkstätte „Werke Wörth“ geschilderte Einheitshaltestellensystem für den Verkehr in Ballungsräumen, das abgebrochen wurde, weil es zu teuer und nicht großstädtisch genug ist, dürfte sich dann kaum wiederholen (TB 1982 Abs 74.14).

77.3.1 Der Vorstand der ÖBB bezeichnete die Kritik des RH an der späten Fertigstellung des Wirtschaftsplans 1982 als berechtigt. Allerdings hätte in diesem Jahr ein großer Betragsunterschied zwischen dem verfügbaren Investitionsrahmen und dem Mittelbedarf für die als dringend notwendig angedachten Vorhaben bestanden, wobei sich das gestiegene Investitionserfordernis im wesentlichen aus den begonnenen Großbauvorhaben der Verschiebebahnhöfe ergeben habe. Zur Überbrückung und zur Vahrung einer ordnungsgemäßen Wirtschaftsführung hätte jedoch die Finanzdirektion bereits im Januar den Fachdiensten für das erste Vierteljahr eine Ausgabenermächtigung für Fortsetzungsvorhaben, dringliche Erneuerungsvorhaben und für Leistungen in eigenen Werkstätten erteilt. Die späte schriftliche Mitbefassung der Präsidenten der Bundesbahndirektionen hätte eine Ausnahme dargestellt.

77.3.2 Laut Mitteilung des Vorstandes der ÖBB seien die Wirtschaftspläne der Jahre 1981, 1983 und 1984 dem Bundesminister für Verkehr schon ein bis vier Wochen früher zur Billigung vorgelegt worden als 1982. Es sei aber nach wie vor Ziel der ÖBB, den gebilligten Wirtschaftsplan unmittelbar nach Jahreswechsel den jeweiligen Fachstellen zur Durchführung zuzuteilen.

77.3.3 Nach Meinung des Vorstandes der ÖBB ergäben sich die Prioritäten für den Wirtschaftsplan der ÖBB aus mehrjährigen Investitionsprogrammen und sonstigen Richtlinien des Bundesministers für Verkehr und des Vorstandes der ÖBB, wobei vordringlich die eingegangenen vertraglichen Verpflichtungen, etwa für Fuhrparkbestellungen, finanziell zu bedecken seien. In weiterer Folge hätte eine Mindestvorsorge für substanzerhaltende Erneuerungsinvestitionen zur Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit absoluten Vorrang. An nächster Stelle stehe dann der Fortsetzungsbedarf für bereits begonnene Investitionsvorhaben. Mit diesen Prioritäten werde derzeit bereits der größte Teil (rd 80 vH) des Gesamtinvestitionsvolumens ausgeschöpft, so daß für Neuinvestitionen nur ein geringer Ermessensspielraum bleibe. Für die weitere Prioritätenfestlegung wären die erwähnten, für die Fachdienste verbindlichen Richtlinien maßgebend.

77.3.4 Der Vorstand der ÖBB bezeichnete es als „laienhafte Annahme“, einer Stelle der Generaldirektion allein eine sachliche und objektive Wertung zuzuweisen. Solche Reihungen würden vielmehr in Rahmen von Wirtschaftsplanbesprechungen in einer Art Kollegialentscheidung auf Direktorenebene unter Beziehung der Präsidenten und sonstiger Fachleute vorgenommen, wobei der Meinung des Vertrags und des Betriebes besonderes Gewicht zukomme. Die endgültige Prioritätenreihung nehme jedoch der Vorstand der ÖBB wahr, die Entscheidung über den Wirtschaftsplan falle der Bundesminister für Verkehr nach eingehender Prüfung und Diskussion im Verwaltungsrat. Im übrigen trafe der Vor-



**Nachtrag zum  
Tätigkeitsbericht 2000**

- 6.3 Laut Stellungnahme des BMVIT ergäbe sich die Priorität der bisherigen Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur aus der Reihenfolge der Vorhabenübertragungen.
- 6.4 Der RH entgegnete, dass die zeitliche Abfolge der Planungs- und Durchführungsübertragungen keine Projektreihung nach Dringlichkeiten auf Grundlage von Nutzeffekten und Verkehrswirksamkeiten im Rahmen eines Gesamtkonzepts erkennen ließ.

**Künftige Verkehrsleistungen**

- 7.1 Der Ü-VO für die HL-AG lag ursprünglich das Konzept "Die Neue Bahn", welches den Ausbau von Eisenbahnstrecken nach Verkehrserfordernissen vorsah, zu Grunde. Den Geschäftsstücken zu den Änderungen der Ü-VO für die HL-AG sowie zu den Ü-VO für die ÖBB und die BEG war eine systematische Ableitung der Art und des Umfangs von Eisenbahninfrastrukturvorhaben aufgrund der prognostizierten Verkehrserfordernisse nicht zu entnehmen.

Den Ü-VO fehlte ein Bezug auf die Abwicklung künftig möglicher Betriebsprogramme und Fahrpläne, auf die erforderlichen Kapazitäten der Eisenbahnstrecken und Bahnhöfe sowie auf die Charakteristika der zur Verwendung vorgesehenen Schienenfahrzeuge.

- 7.2 Der RH vermerkte kritisch, dass der überwiegenden Anzahl der Ü-VO der Bezug auf Verkehrsprognosen fehlte; außerdem übertrug das zuständige Bundesministerium die Infrastrukturvorhaben zur Planung und Durchführung ohne ein Konzept über die künftige Abwicklung des Eisenbahnbetriebs. Der RH gab zu bedenken, dass auch Maßnahmen der Betriebsabwicklung — wie die Verwendung von Schienenfahrzeugen mit Wagenkastenneigung oder der Einsatz von Doppelstockwaggons — möglich gewesen wären. Damit wären künftig je nach Ausgestaltung der Betriebsprogramme Einsparungspotenziale bei der Eisenbahninfrastruktur von mindestens 10 Mill EUR erzielbar.

Er empfahl dem BMVIT, die Investitionsentscheidungen für die Eisenbahninfrastruktur auf den Erkenntnissen der verkehrspolitischen Grundsatzplanung aufzubauen und zumindest die Eckdaten der künftigen Betriebsabwicklung zu berücksichtigen. Infrastrukturprojekte wären nur dann von den ÖBB zu beantragen und vom BMVIT zu übertragen, wenn die erwartete Verkehrsverbesserung nicht schon durch Maßnahmen der Betriebsabwicklung erreichbar ist.

- 7.3 Laut Mitteilung des BMVIT habe es die Übertragung der einzelnen Vorhaben aktenmäßig nicht immer lückenlos dokumentiert, weil es die Plausibilität und Nachvollziehbarkeit vor dem politischen Hintergrund als ausreichend gegeben angesehen habe. Grundsätzlich sollten Verbesserungen im Fahrplan- und Verkehrsangebot durch eine Kombination von infrastrukturellen und betrieblichen Maßnahmen erzielt werden.
- 7.4 Der RH erwiderte, dass Verkehrsverbesserungen einem fundierten Konzept folgen sollten, aus dem die zielführendsten Umsetzungmaßnahmen im Einzelfall zu ermitteln wären.

**Schlussbemerkungen**

10

(8) den Inhalt der Übertragungen an die ÖBB aussagekräftig formulieren und mit einem Zeitrahmen versehen; der HL-AG sollte der maximale Kostenumfang der Vorhaben bereits bei der Beauftragung zur Planung vorgegeben werden.

Die ÖBB sollten

- (1) die Planungsqualität für Eisenbahninfrastrukturvorhaben verbessern;
- (2) die Planungsgrundlagen für die Dimensionierung und die Ausstattung der Bahnanlagen verfeinern; das mögliche Einsparungspotenzial kann dabei in Abhängigkeit von der Größe der Bahnhofsgleisanlagen bundesweit bis zu 20 Mill EUR je Bahnhof betragen;
- (3) für die rasche Verkehrswirksamkeit von Infrastrukturinvestitionen sorgen;
- (4) Anträge für die Übertragung von Projekten erst dann stellen, wenn die erwartete Verkehrsverbesserung nicht schon durch Maßnahmen der Betriebsabwicklung erreichbar ist; das Einsparungspotenzial beträgt mindestens 10 Mill EUR;
- (5) zur Hebung der Wirtschaftlichkeit bereits durchgeföhrter Infrastrukturinvestitionen den Möglichkeiten zur Straffung der Betriebsabwicklung und den Aspekten des Kundennutzens mehr Bedeutung beimessen.



**Tätigkeitsbericht** 2000

17.1 Die Reisedauer auf wichtigen österreichischen Fernverkehrs Routen blieb trotz kapitalintensiver Baumaßnahmen an den Verkehrs wegen seit 20 Jahren im Wesentlichen unverändert.

17.2 Der RH erachtete dieses Angebot für wenig attraktiv. Er empfahl, die Fahrzeiten zu straffen.

17.3 *Laut Stellungnahme des Vorstandes der ÖBB werde dem Ziel kürzerer Reisezeiten seit 1999 verstärkt Rechnung getragen (zB für EuroCity-Züge im Abschnitt St Pölten-Linz 4 Minuten; für InterCity-Züge Wien-Graz bis zu 6, Wien-Villach bis zu 16 und Graz-Linz bis zu 41 Minuten).*

18.1 Das Sicherheitsniveau des Eisenbahnbetriebes entwickelte sich nach der Ausgliederung der ÖBB unterschiedlich: die Anzahl der Zugzusammenstöße sank tendenziell zwischen 1992 und 1995 von 8,5 auf 3,0 Zusammenstöße je 100 Mill Zugkilometer, stieg jedoch bis 1999 wieder auf den Wert von 1992 an.

Die Überwachung der Signalbeachtung und der Geschwindigkeitseinhaltung durch die zuständigen Stellen der ÖBB war verbesserungsbedürftig.

Die Anzahl der Zugentgleisungen blieb zwischen 1992 und 1995 auf etwa gleichem Niveau von durchschnittlich 26,5 Entgleisungen je 100 Mill Zugkilometer. Etwa ein Viertel der Entgleisungsursachen war durch die Fahrzeugtechnik bedingt oder Folge von Schnellbremsungen von Güterzügen.

18.2 Der RH sah einen vorrangigen Handlungsbedarf im Bereich der technischen Überwachung der Beachtung haltzeigender Signale, um das rechtzeitige Anhalten der Züge vor Gefahrenpunkten sicherzustellen. Er empfahl, kurzfristig und mit vertretbarem Aufwand zu bewerkstelligende Sicherungsmaßnahmen an besonders neuralgischen Stellen im Netz der ÖBB, insbesondere durch Anbringung von Gleismagneten, durchzuführen.

Wegen der hohen Anzahl technischer Entgleisungsursachen empfahl der RH, vordringlich Verbesserungsmaßnahmen bezüglich der Fahrzeugtechnik einzuleiten sowie die technische Fahrzeugkontrolle zu intensivieren. Der RH hielt es für bedenklich, dass Schnellbremsungen von Güterzügen im Normalbetrieb zu deren Entgleisung führen können.

18.3 *Laut Stellungnahme des BMVIT sei eine umfassende Verbesserung des Sicherungssystems durch Einbau moderner Sicherungsanlagen in Umsetzung begriffen.*

*Laut Stellungnahme des Vorstandes der ÖBB sei ein Programm für die Optimierung des bestehenden Zugicherungssystems erarbeitet worden. Das Unfallrisiko durch Signalüberfahrungen werde mittelfristig durch den kontinuierlichen Umstieg auf neue Sicherungssysteme minimiert werden. Zur Vermeidung technischer Ursachen für Entgleisungen bestehe ein gesondertes Ausbauprogramm zur präventiven Erkennung von Fahrzeugmängeln.*

*Bei Güterzügen könne es bei ungünstigen Konstellationen im niederen Geschwindigkeitsbereich zu Entgleisungen kommen, die jedoch als sekundär wichtig in Kauf genommen würden.*

Den ÖBB empfahl der RH

bezüglich der Organisation:

- (1) verstärkt auf die Leistungserbringung im Sinne der Gesamtunternehmung und des Kundennutzens hinzuwirken,
- (2) die interne Kommunikation auf der operativen Ebene zu verbessern,
- (3) die geschäftsbereichsinternen Prozessabläufe zu optimieren,
- (4) Querprozesse zur Verbesserung geschäftsbereichsübergreifender Vorgänge schriftlich festzulegen und deren Schnittstellen genau zu beschreiben sowie
- (5) die Bahnhofsorganisation neu zu überdenken;

bezüglich der Leistungsqualität:

- (1) Qualitätsstandards zu definieren und in den Geschäftsprozessen festzuschreiben,
- (2) auf die Kundenbedürfnisse rascher und flexibler einzugehen sowie der Kundenzufriedenheit mehr Augenmerk zu widmen,
- (3) die Schwachstellen im Reiseablauf kundenorientiert zu analysieren und durchgreifende Verbesserungen vorzunehmen,
- (4) die durch Neubaumaßnahmen bisher erreichten Zeitvorteile an die Kunden weiterzugeben,
- (5) die Einsatztauglichkeit und Verlässlichkeit der Triebfahrzeuge zu erhöhen sowie
- (6) verstärkt Sicherungsmaßnahmen im Bereich der Signalbeachtung und Geschwindigkeitseinhaltung sowie der technischen Kontrolle von Schienenfahrzeugen zu setzen.

Republik Österreich

**TÄTIGKEITSBERICHT  
DES RECHNUNGSHOFES**

**Verwaltungsjahr 1985**



**WIEN 1986  
ÖSTERREICHISCHE STAATSDRUCKEREI**

### Eisenbahnkreuzungen

50.17.1 Unter Eisenbahnkreuzungen sind alle im Verlaufe einer Straße mit öffentlichem Verkehr angelegten schienegleichen Eisenbahnübergänge zu verstehen. Sie sind von der Eisenbahnunternehmung nach Maßgabe der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 zu sichern.

50.17.2 Da der § 49 Abs 1 des Eisenbahngesetzes 1957 die Forderung aufstellt, daß Eisenbahnkreuzungen „nach dem jeweiligen Stande der technischen Entwicklung“ und „nach dem Bedürfnis des Verkehrs“ entsprechend zu sichern sind, ergibt sich nach Ansicht des RH die Notwendigkeit, die Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 geänderten Verhältnissen anzupassen. Wie der RH kritisch vermerkte, sind die Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 und der Durchführungserlaß 1965 seither unverändert geblieben, obwohl einige Regelungen, wie bspw das rotierende Warnsignal als optische Ankündigung oder die rote Scheibe an den Schrankenbäumen überholt sind. Hingegen fehlt eine Neuregelung für die Blinklichtanlagen, die gem § 9 der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 als Haltegebot rotes Blinklicht und sonst gelbes Blinklicht zu zeigen haben, wogegen die neuen Lichtzeichenanlagen als Haltegebot dauerndes Rot und in der Grundstellung überhaupt kein Licht verwenden.

50.17.3 In ihrer Stellungnahme sah die Eisenbahnbehörde keinen Grund, die Eisenbahn-Kreuzungsverordnung und den Durchführungserlaß zu ändern. Die als überholt erwähnten Zusatzeinrichtungen würden zwar nicht mehr neu zugelassen, stünden aber bei rd 80 Eisenbahnkreuzungen mit geringer Verkehrsbedeutung nach wie vor in Verwendung. Es liege kein Anlaß vor, in diesen Fällen eine andere Zusatzeinrichtung anzuordnen.

Bei den neuen Lichtzeichenanlagen, von denen seit dem Jahre 1983 etwa 100 eisenbahnrechtlich genehmigt wurden, solle noch der Erprobungszeitraum zwecks Vergleichs des Unfallgeschehens bei anderen Kreuzungsschutzeinrichtungen fortgesetzt werden.

50.17.4 Der RH erwiderte, eine Anpassung der Vorschriftenlage wäre wohl zweckmäßig, weil gerade bei optischen Signalen die einheitliche Ausstattung und Funktionsweise einen bedeutsamen Sicherheitsfaktor bilden.

50.18.1 Anlässlich der vorangegangenen Gebarungsüberprüfung bei der Bundesbahndirektion Linz hat sich der RH kritisch mit der Regelung für die Eisenbahnkreuzungen im Stadtgebiet von Linz-Urfahr befaßt (TB 1978 Abs 64.3). So war für die Kreuzung der vollspurigen Mühlkreisbahn mit der stark befahrenen Urfahrer Hauptstraße noch die Anordnung der zuständigen politischen Behörde aus dem Jahre 1893 nahezu unverändert in Geltung, daß an dieser Kreuzung „der Maschinenführer vorangehen“ muß. Der „Anpassungsbescheid“ des BMV vom März 1963 sah nämlich für diese Eisenbahnkreuzung, die wegen Verbauung kaum einen Sichtraum läßt, folgende Sicherungsmaßnahmen vor: einfache Andreaskreuze und Bewachung durch Sicherungsorgane bei Fahrten auf dem Gleis. Außerdem war die Eisenbahnkreuzung durch Straßenverkehrszeichen anzukündigen und eine höchstzulässige Annäherungsgeschwindigkeit für Straßenfahrzeuge festzusetzen.

50.18.2 Der RH erobt den Vorwurf, daß die Eisenbahnbehörde seither weder die bedeutende Zunahme des Straßenverkehrs im Stadtgebiet von Linz-Urfahr noch die Änderung des Verkehrsflusses an der Kreuzung der Urfahrer Hauptstraße, wo seit dem Jahre 1965 ein stadtauswärts führender Eisenbahnverkehr besteht, zum Anlaß genommen hat, eine den heutigen Verkehrserfordernissen entsprechende zweckmäßige Sicherungsart anzuordnen. Zumindest wäre eine Blinklichtanlage in Erwägung zu ziehen gewesen, wie sie an der nahen Eisenbahnkreuzung mit der Hagenstraße lt Bescheid vom Juli 1983 installiert wurde, wobei die Hagenstraße offenbar nicht an die Verkehrsbedeutung der Urfahrer Hauptstraße heranreicht und außerdem diese Kreuzung die wesentlich besseren Sichtraumverhältnisse aufweist. Dabei erschien auch die Frage nicht unbedeutlich, ob für eine moderne Eisenbahnunternehmung, noch dazu im dichtverbauten Stadtgebiet, die Bewachung einer Eisenbahnkreuzung durch eigene Sicherungsorgane betriebs- und personalwirtschaftlich noch als vertretbar angesehen werden kann.

50.18.3 Lt Stellungnahme der Sektion II des BMV sei gem § 10 der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung eine Sicherung durch Bewachung zulässig, wenn „Eisenbahnkreuzungen nur selten durch Schienenfahrzeuge befahren werden“. Diese Sicherungsart sei gewählt worden, weil an der in Rede stehenden Eisenbahnkreuzung eine geringe Zugsfrequenz bestehe und die Annäherungsgeschwindigkeit auf der Schiene 10 km/h und auf der Straße 20 km/h beträgt. Das Bewachungspersonal trage eine entsprechende Schutzausrüstung, es seien auch keine Unfälle zu verzeichnen gewesen.

50.18.4 Die Zweifel des RH, ob die veraltete, seit dem Jahre 1893 nahezu unveränderte Bewachungsart auch heute noch im dichtverbauten Stadtgebiet den zweckmäßigsten Kreuzungsschutz darstellt, wurden damit nicht behoben.