



Hubert Gorbach  
 Radetzkystraße 2, A-1030 Wien  
 Telefon +43 (1) 711 62-8000  
 Telefax +43 (1) 713 78 76  
 hubert.gorbach@bmvit.gv.at

Bundesministerium  
 für Verkehr,  
 Innovation und Technologie

GZ. 10000/70-CS3/03    DVR 0000175

Der Bundesminister

An den  
 Präsidenten des Nationalrates  
 Dr. Andreas Khol

XXII. GP.-NR  
 85P /AB

Parlament  
 1017 Wien

2003 -11- 26

zu 886 /J

Wien, 25. Nov. 2003

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 886/J-NR/2003 betreffend Vernichtung von Steuergeldern und die Vernichtung von Mitteln der Eisenbahnunternehmen und die Gefährdung von Menschenleben aufgrund der seit Jahren vom BMVIT verschleppten Modernisierung der Eisenbahnkreuzungsverordnung, die die Abgeordneten Haidlmayr, Freundinnen und Freunde am 13. Oktober 2003 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Fragen 1.1. bis 1.6.:**

Geht die Ausgrenzung der Landesbehörden von der Veranstaltung am 9.9.2003 im BMVIT auf Ihre Weisung zurück oder wurde diese Entscheidung ohne Ihr Wissen getroffen?

Geht die Ausgrenzung der Vertreter der Selbsthilfeorganisationen behinderter Menschen von der Veranstaltung am 9.9.2003 im BMVIT auf Ihre Weisung zurück oder wurde diese Entscheidung ohne Ihr Wissen getroffen?

Geht die Ausgrenzung innovativer Hersteller von Anlagen für die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen von der Veranstaltung am 9.9.2003 im BMVIT auf Ihre Weisung zurück oder wurde diese Entscheidung ohne Ihr Wissen getroffen?

Aus welchen Gründen soll einzelnen Herstellern von Anlagen für die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen gegenüber den ausgegrenzten Firmen ein Wissens- und damit Wettbewerbsvorteil verschafft werden?

Welchen Sinn hat die Geheimhaltungsstrategie in diesen Sicherheitsfragen, oder soll hier nur auf Zeit gespielt werden?

Ist es die offizielle Linie des BMVIT den Markt für Anlagen für die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen klein zu halten?

GZ. 10000/70-CS3/03

**Antwort:**

Zielsetzung der Enquete am 9. September 2003 war ein Erfahrungsaustausch zwischen Österreich, Deutschland und der Schweiz auf Expertenebene mit Schwerpunktsetzung auf den Vergleich der Bestände an Eisenbahnkreuzungen und des Unfallgeschehens sowie die Evaluierung technisch innovativer Lösungen. Im Hinblick auf den internationalen Charakter dieser Veranstaltung sowie mit Rücksicht darauf, dass bezüglich des Themas Eisenbahnkreuzungen mit den Ländern regelmäßig Gespräche geführt werden und die von den Behindertenorganisationen im Zusammenhang mit der Eisenbahnkreuzungs-Verordnung aufgeworfenen Fragen in Arbeitsgruppen bei der Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr mit Vertretern der Länder und der Behindertenorganisationen behandelt werden, war eine Behandlung dieser Thematik im Rahmen dieser Veranstaltung nicht vorgesehen.

Im Hinblick auf den Schwerpunkt dieser internationalen Veranstaltung wurde daher bei der Einladung besonderes Augenmerk auf Vertreter von ausländischen Behörden, von Bahnen und der Industrie gelegt.

Zum Vorwurf, dass innovative Hersteller von Anlagen ausgegrenzt wurden, ist festzustellen, dass im Sinne eines möglichst breiten Spektrums neben den beiden auf dem Gebiet der Eisenbahnkreuzungs-Sicherungstechnik in Österreich bereits tätigen Firmen noch vier Firmen aus Österreich, Deutschland und der Schweiz eingeladen wurden. Von einer Firma erfolgte jedoch eine Absage. Einer weiteren Firma war zufolge plötzlicher Erkrankung des Referenten eine Teilnahme nicht möglich.

**Frage 1.7.:**

In Österreich gab es 2002 laut der Statistik des Kuratoriums für Verkehrssicherheit 17 Tote auf Eisenbahnkreuzungen, in Deutschland im Vergleichszeitraum 72. Jeder einzelne Tote ist einer zu viel. Wie erklären Sie, dass das Risiko unter Beachtung von Einwohnerzahl und Länge des Streckennetzes in Österreich mehr als doppelt so groß ist wie in Deutschland - und das unverändert seit vielen Jahren?

**Antwort:**

Aus einer Gegenüberstellung der Einwohnerzahl zur Länge des Streckennetzes lässt sich auf Grund der Anzahl der getöteten Personen ein vergleichbares Unfallrisiko nicht ableiten. Aus diesem Grund können die Ausführungen in der Anfrage nicht nachvollzogen werden. Um ein Unfallrisiko überhaupt feststellen zu können, sind im Einzelfall die vorliegenden Gegebenheiten festzustellen und entsprechend zu bewerten.

Zu den Unfallzahlen sei bemerkt, dass den Ausführungen vollinhaltlich zuzustimmen ist, wonach jeder Unfall, der passiert, einer zuviel ist. Seitens des bmvt wird das Unfallgeschehen auf Eisenbahnkreuzungen einer ständigen Beobachtung unterzogen. Demzufolge hat mein Ressort schon vor Jahren Studien betreffend das Unfallgeschehen auf Eisenbahnkreuzungen im Allgemeinen, die Unfallursachenforschung und Detailanalyse auf Eisenbahnkreuzungen ohne Schranken- und Lichtzeichenanlagen sowie eine Erfassung von Unfallhäufungsstellen auf Eisenbahnkreuzungen ohne Schranken- und Lichtzeichenanlagen in Auftrag gegeben. Die daraus sich ergebenden Maßnahmen wurden umgesetzt. Die Studie zur Erfassung von Unfallhäufungsstellen wird regelmäßig fortgeschrieben und die Umsetzung der Maßnahmen entsprechend aktualisiert.

**Fragen 2.1. bis 2.6., 2.8., 2.9. und 2.11:**

Können Sie bestätigen, dass bei einer gemäß § 6 Eisenbahnkreuzungsverordnung, d.h. durch die Abgabe akustischer Signale "gesicherten" Eisenbahnkreuzung die akustischen Signale immer und in dem der EKVO zugrunde gelegten Ausmaß zu hören sind?

GZ. 10000/70-CS3/03



Können Sie ausschließen, dass es eine derartige durch Abgabe akustischer Signale "gesicherte" Eisenbahnkreuzung gibt, bei der die Pfeifsignale nicht hörbar sind?

Wie kann ein hörbehinderter oder gehörloser Mensch eine gemäß § 6 durch Abgabe akustischer Signale "gesicherte" Eisenbahnkreuzung erkennen, wenn er sich auf sie zubewegt?

Weshalb wird diese bekannte Gefährdung noch immer in Kauf genommen?

Wie kann ein hörbehinderter Mensch, der ein KfZ lenkt, eine gemäß § 6 durch Abgabe akustischer Signale "gesicherte" Eisenbahnkreuzung sicher überqueren?

Wurden Sie von Ihren Beamten über diese Sicherheitsmängel der bestehenden EKVO sowie der Neufassung informiert? Wenn ja, weshalb wird diese dem BMVIT nachweislich bekannte Gefährdung noch immer in Kauf genommen?

Wird diese dem BMVIT nachweislich bekannte Gefährdung bewußt in Kauf genommen? Wenn ja, aus welchen Gründen?

Weshalb wird die dem BMVIT schon sehr lange bekannte Gefährdung von blinden und sehbehinderten Menschen sowie von Mobilitätsbehinderten Menschen noch immer in Kauf genommen?

Was werden Sie für die Sicherheit behinderter Menschen auf Eisenbahnkreuzungen tun, bis wann wird Artikel VII-B-VG auch im Zusammenhang mit der EKVO eingehalten werden? (Termin)

Wer trägt die persönliche Verantwortung für diese vermeidbaren, schon längst zu lösenden Sicherheitsmängel der geltenden EKVO und die Sicherheitsmängel der geplanten Neufassung?

**Antwort:**

Im Rahmen eines der Entscheidung über die Sicherung vorangehenden Ermittlungsverfahrens oder im Rahmen von Überprüfungen der Sicherung ist u.a. auch zu prüfen, ob im Bereich der Eisenbahnkreuzung Lärmquellen vorhanden sind, welche die Hörbarkeit der akustischen Signale beeinträchtigen könnten. Sofern diese Prüfung ergibt, dass die Hörbarkeit der akustischen Signale nicht einwandfrei gegeben ist, ist eine andere Art der Sicherung anzuordnen.

Bezüglich der Thematik betreffend Annäherung und Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen durch behinderte Menschen finden bereits seit geraumer Zeit Gespräche mit Behindertenorganisationen statt. Hiezu wurde vom bmvit auch die Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr ersucht, im Einvernehmen mit Behindertenorganisationen Lösungsvorschläge zur Verbesserung der Situation für behinderte Menschen sowie eine Prioritätenliste für die Umsetzung geeigneter Maßnahmen zu erarbeiten. So besteht bereits Einvernehmen darüber, bei durch Abgabe akustischer Signale gesicherten Eisenbahnkreuzungen eine Zusatztafel anzubringen, mit der darauf hingewiesen werden soll, dass in solchen Fällen auch auf akustische Signale zu achten ist. Somit können insbesondere auch hörbehinderte Menschen erkennen, dass solche Eisenbahnkreuzungen durch Abgabe akustischer Signale gesichert sind. Für sehbehinderte oder blinde Menschen sind Maßnahmen angedacht, die taktile Systeme, akustische und sonstige Einrichtungen vorsehen. Mein Ressort ist bemüht, entsprechende Lösungen im Einvernehmen mit den Behindertenorganisationen zu erarbeiten. Für die Umsetzung der Maßnahmen werden auf Grund der zur Verfügung stehenden organisatorischen und finanziellen Ressourcen auch entsprechende Übergangszeiträume zu berücksichtigen sein.



GZ. 10000/70-CS3/03

**Frage 2.7.:**

Im Zuge der (vom BMVIT mit der üblichen Verzögerung umgesetzten) Liberalisierung des Schienenverkehrsmarktes fahren Lokomotiven mit ausländischer Zulassung im österreichischen Netz. Eine Festlegung der Pfeif-Lautstärke ist daher überfällig. Wie kann die Hörbarkeit von Pfeifsignalen gemäß § 6 EKVO endlich gewährleistet werden, wenn es trotz wiederholter Aufforderungen seit geraumer Zeit noch immer keine Regelung des BMVIT zur Festlegung der Pfeif-Lautstärke gibt?

Wurden Sie oder Ihre Vorgänger auf diese gefährliche Sicherheitslücke von den Beamten des BMVIT aufmerksam gemacht? Wenn ja, warum wurde diese Gefährdung von Menschenleben noch weiter (bewusst) in Kauf genommen?

**Antwort:**

Es ist zutreffend, dass im Ausland beheimatete Lokomotiven (bereits seit vielen Jahren) im österreichischen Netz eingesetzt werden. Im Zuge der Liberalisierung des Schienenverkehrsmarktes ist absehbar, dass sich deren Anzahl weiter vermehren wird. Alle diese Lokomotiven besitzen jedoch österreichische Zulassungen (früher solche der ÖBB), seit mehreren Jahren behördliche Genehmigungen des bmvit sowie eine Sicherheitsbescheinigung des Netzbetreibers. Da mein Ressort gemäß Eisenbahngesetz verpflichtet ist, gleichwertige ausländische Genehmigungen anzuerkennen, beschränkt sich die technische Begutachtung auf die Prüfung jener Fahrzeugeigenschaften, die nicht aufgrund harmonisierter Normen erfolgt. Für die hier gegenständliche Frage der Pfeifsignale besteht das UIC-Merkblatt 644, das einen Bereich der Solllautstärke, Frequenzlage und Messvorschrift angibt. Daher werden die Fahrzeuge im Zuge der Zulassungsverfahren des bmvit auch nach diesem einzigen existierenden internationalen Regelwerk typengeprüft. Die Schaffung einer gesonderten nationalen Vorschrift für dieses Thema, das im Spannungsfeld zwischen Sicherheit, Umweltschutz (Anrainerbelästigung), Arbeitnehmerschutz (Belastung des Zugpersonals) sowie Fahrgastkomfort steht, ist gerade wegen des von Ihnen erwähnten grenzüberschreitenden Fahrzeugeinsatzes nicht zielführend. Ich werde mich aber dafür einsetzen, dass realitätsnahe Bestimmungen in das in Entstehung befindliche Regelwerk für die technische Interoperabilität einfließen und zwar auf einem Niveau, dass Sicherheitsaspekte vorrangig berücksichtigt.

**Frage 2.10.:**

Bis wann werden Sie die erforderliche Festlegung der Mindestlautstärke der akustischen Signale von Triebfahrzeugen endlich regeln?

**Antwort:**

Unter Bezugnahme auf Frage 2.7 gehe ich davon aus, dass das internationale Regelwerk für den konventionellen Verkehr bis 2006 in Kraft tritt.

**Frage 3.1.:**

Interne Amtsentwürfe zur Neubetrachtung der Pfeifsignale gab es schon 1999, im Februar 2001 wurde nach langer Vorbereitungszeit ein internes Begutachtungsverfahren durchgeführt (GZ. 226.000/1-II/C/152/01). Das offizielle Begutachtungsverfahren wurde trotzdem erst im August 2001 eingeleitet. In dieses Begutachtungsverfahren waren immerhin 47 Stellen des Bundes, der Länder sowie gesetzliche Interessensvertretungen eingeladen. Jedenfalls wurde nicht allen betroffenen Organisationen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben, obwohl dies auch ein Erlaß des BKA vorsieht. Obwohl die Frist zur Stellungnahme sehr kurz gewählt wurde (9. November 2001) und trotz der konkreten Verbesserungsvorschläge auch seitens der (an sich durch das BMVIT)

GZ. 10000/70-CS3/03



ausgegrenzten Organisationen behinderter Menschen zu den gefährlichen Mängeln des BMVIT-Entwurfes konnte dennoch die Auswertung des Begutachtungsverfahrens noch immer nicht abgeschlossen werden!

Aufgrund dieser bemerkenswert langen Bearbeitungsdauer im BMVIT nimmt das BMVIT die Gefährdung von Menschen durch die dem BMVIT bekannten Mängel der sehr, sehr alten Eisenbahnkreuzungsverordnung 1961 noch immer in Kauf!

Dies wiegt umso schwerer, da in den mit ausgesandten Erläuterungen gleich einleitend darauf hingewiesen wird, dass seit Inkrafttreten der EKVO im Jahr 1961 (!!!!) durch die technische Fortentwicklung der Straßenfahrzeuge weitgehende Änderungen in den Gegebenheiten des Straßenverkehrs eingetreten sind.

Obwohl die Behörde sogar selbst einräumen musste, dass die Rahmenbedingungen für die EKVO längst überholt sind, hat man sich mit der erforderlichen Anpassung unerträglich lang Zeit gelassen!

Wurden Sie von Ihren Beamten über die bisherige Vorgangsweise informiert, welche Konsequenzen werden Sie aus der offenkundigen Erfolglosigkeit ziehen?

**Antwort:**

Die seinerzeit vorgesehene Novelle zur Eisenbahn-Kreuzungsverordnung beschränkte sich lediglich auf einige technische bzw. sicherheitstechnische Verbesserungen. Auch standen die Zielsetzungen derselben in keinerlei Zusammenhang mit den erst in der Folge zur EKVO als solcher erhobenen Einwendungen von Organisationen behinderter Menschen. Weiters hat mein Ministerium im Mai dieses Jahres den Arbeitsausschuss Eisenbahnkreuzungen der Österreichischen Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr ersucht, unter Beiziehung von Vertretern von Behindertenverbänden technische Richtlinien für bauliche und technische Maßnahmen sowie eine Prioritätenliste zu erarbeiten, wonach bei der Anordnung der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung unter Bedachtnahme auf Bedürfnisse behinderter Menschen vorzugehen wäre.

Eine über die seinerzeit vorgesehene Novelle hinausgehende Änderung der EKVO hätte konkrete Ergebnisse dieses Arbeitsausschusses zur Voraussetzung. Arbeitsausschuss und Vertreter behinderter Menschen sind mit der Sache befasst und es kann keine Rede davon sein, dass der "Apparat meines Ministeriums gewünschte Modernisierungen verhindern möchte".

**Fragen 3.2. bis 3.5.:**

Stimmt es, dass es bei der Mehrzahl der gemäß § 8 EKVO (Schranken) gesicherten Eisenbahnkreuzungen der Großteil für die Kosten der Sicherung aus dem "Kabel-Vergraben" resultiert?

Wie viele zusätzliche Eisenbahnkreuzungen hätte man mit Schrankenanlagen bei Einsatz moderner Technologie ohne "Kabel-Vergraben" mit den in den letzten 4 Jahren vernichteten Mitteln sichern können?

Wie viele Menschenleben hätten im Betrachtungszeitraum 2000-2002 gerettet werden können (255 Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen mit 301 Verletzten und 63 Getöteten!), wären zusätzliche Eisenbahnkreuzungen mit diesem durch "Nicht-Vergraben" gesparten Mittel mit Schrankenanlagen versehen worden?

GZ. 10000/70-CS3/03



EK-Sicherungsanlagen von Hauptbahnen werden nach wie vor auf die oben beschriebene teuer-antiquierte Methode vorgenommen. Es fällt auf, dass sich bei Nebenbahnen und Anschlussbahnen mit Eigenbetrieb seit Änderung der Zuständigkeiten modernere und zugleich billigere Anlagen durchsetzen. Bis vor etwa einem Jahr waren die Landesbehörden an den vom BMVIT sehr eng vorgegebenen Rahmen gebunden, sowohl generell als auch im Einzelfall. Die Landesbehörden hatten daher auch nicht den Spielraum, mögliche Fehler des BMVIT ausgleichen zu können. Können Sie einen Zusammenhang zwischen diesem technologische Fortschritt und der Kompetenzänderung verbindlich ausschließen?

**Antwort:**

Die Schaltstreckenlänge einer Schrankenanlage für eine Geschwindigkeit von 60 km/h beträgt, wie in der Anfrage ausgeführt, etwa 1 km. Bei reiner Betrachtung der Investitionskosten entfällt etwa die Hälfte dieser Kosten auf die Einschaltstreckenverkabelung samt den Überwachungsleitungen. Diese grobe Abschätzung ließe den Schluss zu, dass ohne diese Art der Verkabelung eine Verdoppelung der mit den gleichen Investitionsmitteln technisch zu sichernden Eisenbahnkreuzungen möglich wäre. Die Kosten sind jedoch über einen Zeitraum von mindestens 25 Jahren, dies entspricht der kalkulatorischen Nutzungsdauer einer EK-Sicherungsanlage, zu bewerten. Es sind daher in die Gesamtkosten neben den Errichtungskosten auch die Erhaltungs- und Inbetriebhaltungskosten als ganz wesentlicher Kostenfaktor zu berücksichtigen. Unter Zugrundelegung der vorhandenen Kabeltechnologie und auf Grund der Erfahrungen, welche bei oberirdischer Verlegung von derartigen Kabeln im Zuge von Provisorien laufend gemacht werden, ergäbe sich über eine kalkulatorische Lebensdauer der Anlage von 25 Jahren gesehen, ein derart hoher Erhaltungsaufwand, dass die in der Anfrage getroffene Feststellung in keiner Weise mehr zutrifft.

Die Erprobung neuartiger am Schienenfuß verlegter Kabel in Verbindung mit modernster BUS-Technologie zur Übertragung von Steuerungsfunktionen wurde im Bereich der Bundesrepublik Deutschland bereits eingeleitet. Bei positiven Erfahrungen wird diese Technologie selbstverständlich auch in Österreich zum Einsatz kommen.

Der Vollständigkeit halber sei hiezu erwähnt, dass allfällige Reparaturkosten nach mechanischen Beschädigungen samt Außerbetriebsetzung der Anlage sowie die Kosten der Demontage und Wiedermontage im Zusammenhang mit zu erwartenden Gleisbauarbeiten bei den Erhaltungskosten auch künftig zu berücksichtigen sein werden. Unter Berücksichtigung selbst dieser anfallenden Kosten sollte auch bei Einzelanlagen eine Kostenersparnis erreicht werden können.

Bei einer größeren Anlagenanzahl ist eine oberirdische Verlegung überhaupt nur mit dieser Technik machbar. Durch die nach Maßgabe der Anlagenanzahl bisher erforderlichen Kabelquerschnitte ist eine Schienenfußverlegung äußerst begrenzt möglich.

Die Feststellung, dass sich bei Nebenbahnen und Anschlussbahnen mit Eigenbetrieb seit Änderung der Zuständigkeiten modernere und billigere Anlagen durchsetzen, kann auf Grund durchgeführter Recherchen nicht nachvollzogen werden. Eigens für Nebenbahnen wurde nach Anstellung internationaler Vergleiche in den Jahren 1998/99 vom bmvit im Zusammenwirken mit der österreichischen Industrie und den Österreichischen Bundesbahnen zur Verringerung der Verkabelungskosten eine EK-Sicherungstechnik entwickelt, welche seit 1999 in großer Anzahl im gesamten Bundesgebiet zum Einsatz kommt. Für dieses Modell wurde in der Bundesrepublik Deutschland bereits die technische Erprobung zugelassen. Eine generelle Zulassung wird in Kürze erwartet.

Hinsichtlich der Ausführungen zu den Anschlussbahnen sei erwähnt, dass bei Anschlussbahnen auf Grund der spezifischen Betriebsverhältnisse neben der handbewirkten Einschaltung vor Ort

GZ. 10000/70-CS3/03



auch die funkbewirkte Anlageneinschaltung zum Einsatz kommt und daher Verkabelungskosten nur in geringem Ausmaß anfallen. Darüber hinaus wurde für vereinfachte Betriebsverhältnisse, wie sie auf Anschlussbahnen gegeben sind, im heurigen Jahr ein Anlagentyp zur Sicherung von Eisenbahnkreuzungen durch eine Lichtzeihanlage sowie als Einrichtung zur Abgabe von Lichtzeichen zur Regelung des Straßenverkehrs bei Bewachung von Eisenbahnkreuzungen entwickelt und durch das bmvit die Genehmigung auf Grund von Typenplänen erteilt.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'M. Müller', written over a faint circular stamp.