



REPUBLIK ÖSTERREICH
WERNER FAYMANN
BUNDESMINISTER
Bundesministerium
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXIII. GP.-NR
4576 /AB

06. Aug. 2008

zu 4499 /J

GZ. BMVIT-10.000/0033-I/PR3/2008 DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrates
Mag.^a Barbara Prammer

Parlament
1017 Wien

Wien, am 4. August 2008

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4499/J-NR/2008 betreffend Bahnausbau in Südostösterreich, die die Abgeordneten Franz Glaser und KollegInnen am 5. Juni 2008 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Die Raab-Oedenburger-Ebenfurter Eisenbahn AG (ROeEE) hat in den letzten Jahren den Bahnbetrieb zwischen Ödenburg und St. Gotthard übernommen. Welche Chancen sehen Sie daraus für Österreich, um eine bessere Bahnanbindung des Südostens Österreichs an den Raum Eisenstadt bzw. den Raum Wien zu ermöglichen?

Antwort:

Die Übernahme des Bahnbetriebs der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG zwischen Ödenburg und St. Gotthard stellt zweifelsohne eine verbesserte Bahnanbindung Südostösterreichs dar. Wie mir auch die ÖBB mitteilen, wird nicht nur die langjährige Kooperation mit der Raaber Bahn positiv hervorgehoben, sondern auch die gemeinsame Zielsetzung beider Eisenbahnverkehrsunternehmen, nämlich die offensive Marktbearbeitung im Nord- und Mittelburgenland sowie im westungarischen Raum unterstrichen.

So stellt die Verbesserung der Verbindung Jennersdorf - Szentgotthard - Szombathely - Sopron in Richtung Wien und die Beschleunigung der steirischen Ostbahn zur Anbindung der Strecke Jennersdorf - Szentgotthard gemäß Auskunft der Raab-Ödenburger-Ebenfurter Eisenbahn AG einen Kernpunkt der Verkehrsstrategie der Raaberbahn dar.

Basis für das Nahverkehrsangebot im Burgenland ist für die ÖBB-Personenverkehr AG als auch für die Raaber Bahn jeweils ein mit dem Land Burgenland abgeschlossener Verkehrsdienstvertrag.

Der Ausbau der Streckenabschnitte Szombathely - Szentgotthard - Graz dient dem regionalen Erfordernis für die Verbindung des wirtschaftlich wachsenden Raumes Szombathely mit dem Ballungszentrum Graz und für die Entwicklungen im - auch europäischen - Umland.

Damit bzw. mit dem Ausbau der Verbindung Sopron - Szombathely - Szentgotthard - Jennersdorf - Graz wird dem Fall der Grenzen innerhalb der Europäischen Union und der Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs entsprochen.

Die jeweiligen innerstaatlichen Verbindungen beleben die Wirtschaft und den öffentlichen Verkehr in den lokalen Zentren, und sie fügen sich als Gesamtheit in ein leistungsfähiges Eisenbahnverkehrsnetz ein.

Der Nutzen des ungarischen Streckenabschnittes als Zulaufweg für österreichische Strecken („Koralmbahn“) liegt dabei auf der Hand.

Der Streckenabschnitt Szombathely – Szentgotthard ist ein wesentliches Element des neuen Süd/Ostkorridors mit dem auf italienischer Seite fertig gestellten Ausbau Udine-Tarvis, der in Bau befindlichen Koralmbahn und dem in Vorbereitung stehenden Ausbau der steirischen Ostbahn, der in Szombathely an die 2-gleisige, elektrifizierte Strecke Szombathely - Budapest anschließt.

Fragen 2 und 3:

Die RÖEE hat das mittelfristige Ziel eine 90-Minuten-Verbindung zwischen Steinamanger und Wien aufzubauen, was auch für das Südburgenland die Chance bedeuten würde, eine bessere Anbindung an den Raum Wien zu erreichen. Gibt es Gespräche über eine Mitfinanzierung des Betriebs auf dieser Strecke durch Mittel von Bund und Land?

Welche diesbezüglichen Anliegen wurden an Sie von der Burgenländischen Landesregierung herangetragen?

Antwort:

Bislang wurden mit dem Bund Gespräche über eine Mitfinanzierung zur Modernisierung der Infrastruktur geführt und bereits zum Abschluss gebracht. Aufgrund der Eigentümerschaft des Bundes werden seitens des Bundes 14,5 Mio. Euro übernommen, die bereits mittels Hauptversammlungsbeschluss festgelegt wurden.

Frage 4:

In den Ausbau der Strecke zwischen Oberwart und Großpetersdorf haben Bund und Land in den letzten Jahren rund 7 Millionen Euro investiert. Welche Maßnahmen ergreifen Sie gegenüber den Bahnbetreibern, damit diese Investitionen ihre geplante Wirkung entfalten?

Antwort:

Der Ausbau der Strecke zwischen Oberwart und Großpetersdorf konnte im Wesentlichen fertig gestellt werden. Auf Grundlage des Bescheides des Landes Burgenland sind jedoch noch 9 Eisenbahnkreuzungen dem beabsichtigten Fahrbetrieb anzupassen und technisch zu sichern. Über die gemeinsame Finanzierung dieser notwendigen Sicherungsmaßnahmen konnte nunmehr seitens des Bundes mit dem Land eine Einigung über dessen

Mitfinanzierung erzielt werden, womit einer Durchführung dieser Investitionen aus finanzieller Sicht nichts mehr im Wege steht.

Gleichzeitig wurde zwischen dem Eigentümer der Strecke (SRB) und dem Eisenbahnunternehmen GKB ein Betriebsführungsvertrag abgeschlossen. Um die Wirkung der getätigten Investitionen entfalten zu können wurde zudem gemäß Auskunft der ÖBB die Verlängerung des Verkehrs (Wien –) Friedberg – Oberwart nach Großpetersdorf im Verkehrsdienstvertrag zwischen der ÖBB-Personenverkehr AG und dem Land Burgenland vereinbart. Die Verlängerung des Eisenbahnverkehrs kann somit nach Herstellung der entsprechenden infrastrukturellen und betrieblichen Voraussetzungen aufgenommen werden.

Fragen 5, 6 und 7:

Eine Reihe von Bahnübergängen auf diesem Streckenabschnitt sind technisch nicht gesichert, was einerseits für einen sicheren Bahnverkehr eine Voraussetzung wäre und andererseits die Störung der Anrainer durch die vielen akustischen Warnsignale bedingt. Wie viele Bahnübergänge befinden sich auf diesem Streckenabschnitt?

Sind das Land Burgenland oder die Gemeinden mit dem Ersuchen an Sie getreten, diese Bahnübergänge zusätzlich zu sichern?

Wie viel kostet die zusätzliche Sicherung aller Bahnübergänge im Abschnitt zwischen Oberwart und Großpetersdorf?

Antwort:

Im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Bewilligungsverfahrens, das durch das Land abgewickelt wurde, wurden 9 Eisenbahnkreuzungen als zu sichernde Eisenbahnkreuzungen definiert und bescheidmäßig zur Sicherung vorgeschrieben. Die Gesamtkosten für die Sicherungsmaßnahmen werden mit 1,639 Mio. Euro geschätzt. Auf Grundlage dieser Vorschriften hat nunmehr das Eisenbahnunternehmen die entsprechenden Angebote einzuholen. Erst nach der konkreten Angebotseröffnung werden die tatsächlichen Kosten für die Sicherung der 9 Eisenbahnkreuzungen genau feststehen.

Fragen 8 bis 11:

Was haben Sie seit Ihrer Anfragebeantwortung 554/AB im Mai 2007 unternommen, um die Wiederherstellung der Bahnverbindung Oberwart – Steinamanger zu ermöglichen?

Welche diesbezüglichen Anliegen wurden an Sie von der Burgenländischen Landesregierung seitdem herangetragen?

Haben Sie seitdem Gespräche mit den ungarischen Stellen geführt? Wenn ja, welche Ergebnisse haben diese Gespräche gebracht?

Was ist mit den Variantenuntersuchungen geschehen, in denen mögliche Trassenverläufe über Schandorf bzw. Rechnitz untersucht wurden?

Antwort:

Wie in der Anfragebeantwortung vom Mai 2007 ausgeführt, ist eine Verlängerung der Strecke von Oberwart (Großpetersdorf) mit Lückenschluss nach Szombathely im Einklang

mit Ungarn vorzunehmen. Hinsichtlich der in der vorerwähnten Anfragebeantwortung getätigten Aussagen über die offene Finanzierung auf ungarischer Seite (Schätzkosten laut Studie aus 2006 rund 83 Mio. Euro) gibt es keine neueren Erkenntnisse. Die untersuchten Varianten auf österreichischer Seite lassen auf Grund der derzeitigen Planungstiefe noch keine eindeutige Festlegung der künftigen Streckenführung erkennen.

Fragen 12 und 13:

In 554/AB haben Sie berichtet, dass Österreich und Ungarn 2005 übereingekommen sind, vor allem die Verbindung Graz-Fehring-Szentgotthard-Szombathely(-Budapest) zu intensivieren. Sie haben berichtet, dass eine Gesamtbetrachtung der Grazer Ostbahn anzustellen sei und mit Ungarn Planungs- und Realisierungszeitpläne abzustimmen seien. Wurden diese Zeitpläne in der Zwischenzeit erarbeitet und abgestimmt?

Welche Maßnahmen werden Sie ergreifen, um die Attraktivität der Grazer Ostbahn für Pendler- und Güterverkehr zu erhöhen?

Antwort:

Die bestehende Kooperation sieht vor, die Verbesserung der Eisenbahnverbindungen zwischen Österreich und Ungarn, (u.a. Verbindung Graz – Fehring – Szentgotthard – Szombathely (-Budapest)) zu forcieren und allfällige Ausbaumaßnahmen aufeinander abzustimmen.

Bezüglich des künftigen Vollausbauens der „Grazer Ostbahn“ (durchgehend zweigleisige Strecke und Elektrifizierung) wurde in der Anfragebeantwortung 554/AB ausführlich Stellung genommen und dabei festgestellt, dass dieser in nächster Zeit auf Grund der finanziellen Restriktionen nicht umsetzbar ist. Zur Verbesserung der Situation auf der Grazer Ostbahn hat das Land Steiermark vorgeschlagen, kapazitätssteigernde Maßnahmen durch Errichtung von drei Betriebsausweichen in Authal, Takern-St. Margarethen und Laßnitzthal sowie die Errichtung von Haltestellen in Authal, Takern-St. Margarethen und Hart bei Graz vorzusehen. Diese Maßnahmen stellen die erste Etappe des vom Land Steiermark angedachten Schnellbahnkonzeptes für den Großraum Graz dar. Die Fertigstellung der vorstehend angeführten Maßnahmen mit einem Investitionsvolumen in Höhe von rund 25 Mio. Euro ist mit Ende 2010 vorgesehen.

Ein diesbezüglicher Infrastrukturvertrag zwischen dem Bund und dem Land Steiermark steht unmittelbar vor dem Abschluss, wobei das Land Steiermark einen nicht unbeträchtlichen Kostenbeitrag leistet.

Frage 14:

Wie viele Tote und Verletzte haben Bahnunfälle gefordert, die sich seit 2004 auf Bahnübergängen an der Strecke zwischen Graz und der Staatsgrenze zu Ungarn ereignet haben?

Antwort:

Im Zeitraum vom 01.01.2004 bis zum 31.05.2008 gab es gemäß der dem bmvit vorliegenden Unterlagen auf der Bahnstrecke Mogersdorf – Graz Hbf 11 Zusammenpralle mit 7 Toten und 6 Verletzten (5 Schwerverletzte, 1 Leichtverletzter).

Jahr	Zusammenpralle	Tote	Schwerverletzte	Leichtverletzte
2004	3	2	0	0
2005	1	0	2	0
2006	2	1	1	0
2007	2	0	1	0
bis 31. Mai 2008	3	4	1	1
Summe	11	7	5	1

Frage 15:

Sind auf dieser Strecke bauliche Sicherungsmaßnahmen geplant? Wenn ja, wann werden sie umgesetzt?

Antwort:

Gemäß Auskunft der ÖBB ist bis 2010 die Errichtung von Stellwerken geplant, wodurch es zu Neubau bzw. Anpassung von bestehenden technischen Sicherungen kommen wird. Darüber hinaus sind ein Neubau der Eisenbahnkreuzung bei km 188,090 und eine Auflassung der Eisenbahnkreuzung bei km 190,473 geplant.

Zudem sind folgende technische Sicherungsmaßnahmen an den Eisenbahnkreuzungen

- km 213,296 in St. Margarethen/Raab - Errichtung von Fahrbahnlichtern
- km 239,388 in Hart bei Graz - Errichtung von Fahrbahnlichtern sowie
- km 218,985 in Hofstetten/Raab - der Ersatz der Lichtzeichenanlage durch eine Schrankenanlage

geplant.

Die Errichtung der Fahrbahnlichter erfolgen noch im Jahr 2008. Der Ersatz der Lichtzeichenanlage durch eine Schrankenanlage ist für 2009 vorgesehen, derzeit laufen die Planungen und Genehmigungen.

Frage 16:

In einem Zeitungsinterview vom 9. November 2007 haben Sie erwähnt, dass die Strecke Oberwart – Friedberg zu den „sehr beliebten ÖBB-Nebenstrecken“ gehöre. Welche Zahlen liegen dieser Einschätzung zugrunde – vor allem angesichts der Tatsache, dass die Fahrtdauer und Fahrtintervalle für den Pendlerverkehr noch immer zu wenig attraktiv sind?

Antwort:

Die Strecke Oberwart – Friedberg wurde in den vergangenen Jahren für die Kunden des öffentlichen Verkehrs gemäß Auskunft der ÖBB durch die Ausweitung der Zahl der direkten Züge zwischen Oberwart und Wien und den Einsatz neueren Wagenmaterials (City-Shuttle) deutlich attraktiviert. Dies zeigt sich an einer Verdreifachung der Nachfrage zwischen den Jahren 2000 und 2007.

Frage 17:

Viele Pendler, die am Wiener Südbahnhof den Zug verlassen und auf innerstädtische öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind, bemängeln den fehlenden U-Bahn-Anschluss

direkt am Südbahnhof. Werden bei der Planung des neuen Wiener Hauptbahnhofes auch die Bedürfnisse der Ein- und Auspendler berücksichtigt und ist ein U-Bahn-Anschluss vorgesehen?

Antwort:

Dem im Zuge des derzeit anhängigen UVP-Verfahrens „Errichtung des Bahnhofes Wien Hauptbahnhof“ erstellten UVP-Gutachten ist zu entnehmen, dass für den Hauptbahnhof Wien die U1 am Südtiroler Platz (Frequenz 2-4 Minuten in der Spitzenzeit), die Straßenbahnlinien O und 18 am Gürtel sowie die Linie D durch das Stadtentwicklungsgebiet (Frequenz 6 Minuten in der Spitzenzeit) und die Buslinien 13A und 69A durch das Stadtentwicklungsgebiet (Frequenz 3-4 Minuten in der Spitzenzeit) zur Verfügung stehen.

Das Verkehrsbauwerk Südtirolerplatz wird derzeit umgebaut. Die Erreichbarkeit des innerstädtischen Verkehrsnetzes wie z.B. U-Bahn, S-Bahn, Straßenbahn, Busse von Wien Hbf wird gegenüber dem derzeitigen Bestand deutlich verbessert. Die S- und U-Bahnhaltestelle Südtirolerplatz, wo sich auch der Haupteingang des neuen Hauptbahnhofes befinden wird, wird die neue Verteilerhalle angebunden werden. Der Hauptbahnhof Wien wird somit direkt mit der U-Bahn-Linie 1 verknüpft. Für Umsteiger von U- und S Bahn zum Hauptbahnhof werden vertikale Erschließungssysteme (Lifte, Rolltreppen) zur Verfügung gestellt, damit ein bequemes Umsteigen ermöglicht wird.

Bei einem Halt im Bahnhof Meidling ist auch hier der Umstieg auf das innerstädtische Verkehrsnetz (insbesondere U-Bahnlinie 6 und zusätzlich auch noch Badnerbahn) möglich.

Fragen 18 und 19:

In 554/AB haben Sie berichtet, dass auf der Aspangbahn zwischen Oberwart und Aspang keine Attraktivierungsmaßnahmen für die Zukunft geplant sind. Hat sich seitdem angesichts der Entwicklung der Treibstoffpreise und der Klimaschutz-Diskussion an Ihrem Standpunkt etwas geändert?

Sind auf dieser Strecke bauliche Beschleunigungsmaßnahmen geplant? Wenn ja, wann werden sie umgesetzt?

Antwort:

Gemäß dem derzeit vorliegenden Regionalbahnkonzept der ÖBB-Holding AG sind die Streckenabschnitte Wiener Neustadt – Friedberg und Friedberg – Oberwart grundsätzlich zur Attraktivierung vorgesehen. Die mittel- bzw. langfristigen Maßnahmen werden sich in weiterer Folge sowohl an der Mitfinanzierungsbereitschaft der Länder Burgenland und Niederösterreich, als auch an der Unterstützung der Gemeinden, insbesondere auch hinsichtlich der Bereitschaft zur Auflassung von Eisenbahnkreuzungen, orientieren. Der ÖBB-Rahmenplan, den ich gemeinsam mit Herrn Vizekanzler und Finanzminister Mag. Molterer genehmigt habe, sieht auf Grund der derzeitigen Finanzquoten keine Spielräume kurz bis mittelfristig hier Ausbauvorhaben zu realisieren.

Fragen 20 bis 22:

Haben sich seit 2004 auf Bahnübergängen an der Strecke zwischen Oberwart und Aspang Bahnunfälle mit Toten und Verletzten ereignet?

Welche zusätzlichen technischen oder nicht-technischen Sicherungsmaßnahmen wurden seit Jahresbeginn 2007 zwischen Oberwart und Aspang gesetzt? Welche Sicherungsmaßnahmen sind für die Zukunft in Vorbereitung oder in Umsetzung?

Welche diesbezüglichen Anliegen wurden an Sie von der Burgenländischen Landesregierung bzw. von Anrainergemeinden seitdem herangetragen?

Antwort:

Im Zeitraum vom 01.01.2004 bis zum 31.05.2008 gab es gemäß der dem bmvit vorliegenden Unterlagen auf der Strecke zwischen Oberwart und Aspang 7 Zusammenpralle mit 0 Toten und 3 Verletzten (0 Schwerverletzte, 3 Leichtverletzte).

Jahr	Zusammenpralle	Tote	Schwerverletzte	Leichtverletzte
2004	0	0	0	0
2005	1	0	0	0
2006	4	0	0	3
2007	2	0	0	0
bis 31. Mai 2008	0	0	0	0
Summe	7	0	0	3

Über die bereits im Jahr 2006 fertig gestellte Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage in km 14,227 in Pinkafeld hinaus wurden gemäß Auskunft der ÖBB zusätzliche Sicherungsmaßnahmen an zwei Eisenbahnkreuzungen (km 1,218 und km 51,670) dahingehend vorgenommen, dass weitergehende Sichträume um die Eisenbahnkreuzung geschaffen wurden. Überdies sind bezüglich Anliegen bzw. weiterer Maßnahmen Gespräche zwischen den ÖBB und der Stadtgemeinde Pinkafeld und der Gemeinde Riedlingsdorf im Gange.

Frage 23:

Sind auf der steirischen Thermenbahn zwischen Fehring und Friedberg bauliche Beschleunigungsmaßnahmen geplant? Wenn ja, wann werden sie umgesetzt?

Antwort:

Nach Mitteilung der ÖBB-Holding AG gibt es im Zusammenhang mit Attraktivierungsmaßnahmen an der steirischen „Thermenbahn“ zwischen Aspang (Friedberg) und Fehring bereits Gespräche zwischen einem örtlichen überparteilichen Komitee „Thermenbahn“ mit einzelnen Tochtergesellschaften des ÖBB-Konzerns (ÖBB-Infrastruktur Bau AG, ÖBB-Personenverkehr AG) um diesbezügliche Konzepte zu erarbeiten. Man ist vorerst übereingekommen, dass in einer ersten Phase Untersuchungen über die Auflassung von Eisenbahnkreuzungen im Abschnitt Friedberg – Fürstenfeld angestellt werden sollen, um die Geschwindigkeit auf der Bahn anzuheben und so Fahrzeitgewinne erzielen zu können bzw. die Qualität in Bezug auf Sicherheit und Risikominimierung zu erhöhen. Im nächsten Schritt sind nach Auskunft der ÖBB die seitens der ÖBB gemachten Vorschläge durch die davon betroffenen Gemeindevertreter auf deren Umsetzung zu überprüfen.

Fragen 24 und 25:

Wie viele Tote und Verletzte haben Bahnunfälle gefordert, die sich seit 2004 auf Bahnübergängen an der Strecke zwischen Fehring und Friedberg ereignet haben?

Welche technischen oder nicht-technischen Sicherungsmaßnahmen wurden seit 2004 auf diesem Streckenabschnitt gesetzt? Welche Sicherungsmaßnahmen sind für die Zukunft in Vorbereitung oder in Umsetzung?

Antwort:

Im Zeitraum vom 01.01.2004 bis zum 31.05.2008 gab es gemäß der dem bmvit vorliegenden Unterlagen auf der Strecke zwischen Fehring und Friedberg 20 Zusammenpralle mit 2 Toten und 9 Verletzten (5 Schwerverletzte, 4 Leichtverletzte).

Jahr	Zusammenpralle	Tote	Schwerverletzte	Leichtverletzte
2004	3	0	1	0
2005	5	1	1	1
2006	4	1	0	0
2007	6	0	1	3
bis 31.Mai 2008	2	0	2	0
Summe	20	2	5	4

Als Sicherungsmaßnahmen wurden gemäß Auskunft der ÖBB bei den Eisenbahnkreuzungen km 1,269 und km 16,272 Bodenmarkierungen bzw. neue Andreaskreuze gesetzt. Die Eisenbahnkreuzung km 50,107 wurde aufgelassen bzw. ist eine Erneuerung der Eisenbahnkreuzungen km 17,530 und km 16,012 für 2009/2010 geplant.

Frage 26:

Ist an die Errichtung eines Container-Umladeplatzes an einer Bahnstrecke im Südburgenland gedacht, um die Attraktivität der Bahn für den Güterverkehr für die Wirtschaft zu erhöhen?

Antwort:

Derzeit sind gemäß Auskunft der ÖBB keine derartigen Maßnahmen geplant.

Fragen 27 und 28:

In Ihrer Anfragebeantwortung 1554/AB im November 2007 haben Sie über Bahnunfälle berichtet, die sich mit Beteiligung von Kraftfahrzeugen oder Fußgängern von 2004 bis 2006 in Österreich ereigneten. Wie viele solcher Unfälle haben sich seit Beginn des Jahres 2007 an unregulierten Bahnübergängen bzw. an Übergängen, die nur mit Signalanlagen ausgestattet sind, insgesamt ereignet?

Wie viele Menschen wurden dabei verletzt oder getötet?

Antwort:

Seit Beginn des Jahres 2007 haben sich an unregulierten Bahnübergängen bzw. an Übergängen, die nur mit Lichtsignalen gesichert sind, gemäß der dem bmvit vorliegenden Unterlagen Unfälle wie folgt ereignet:

Jahr	Zusammenpralle auf Eisenbahnkreuzungen mit nichttechnischer Sicherung	hierbei		Zusammenpralle auf Eisenbahnkreuzungen mit Sicherung durch Lichtzeichenanlagen	hierbei	
		verletzt	getötet		verletzt	getötet
2007	120	55	15	48	16	8
bis 31.5.2008	35	17	3	11	7	4

Fragen 29 und 30:

Wie viele Unfälle davon ereigneten sich an Bahnübergängen, die in der Liste der 53 gefährlichsten Übergänge verzeichnet sind, die das Verkehrsministerium im November 2007 veröffentlicht hat?

Wie viele Verletzungs- und Todesfälle sind auf Unfälle an diesen 53 Übergängen zurückzuführen?

Antwort:

Als Kriterien, was eine „Hot Spots“ Kreuzungen ist, wurde festgelegt, dass es 3 oder mehr Zusammenpralle in den letzten 5 Jahren oder Tote in den letzten 2 Jahren gegeben hat. An den in der „Hot Spots“ Liste angeführten Eisenbahnübergänge haben sich nach den Aufzeichnungen der Unfallerehebungsstelle der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG von Anfang 2004 bis Oktober 2007 insgesamt 88 Unfälle ereignet. Hierbei wurden 27 Personen getötet und 23 Personen verletzt.

Fragen 31 und 32:

Wurden oder werden weitere Bahnübergänge in diese Liste der „Hot Spots“ aufgenommen?

Welche Maßnahmen planen Sie, um die genannten „Hot Spots“ zu entschärfen?

Antwort:

Die Liste der „Hot Spots“ wird ständig evaluiert und ist somit nicht als endgültig anzusehen. Sie wurde nach Unfällen in diesem Frühjahr auf 56 Kreuzungen erhöht.

Folgende Maßnahmen sind zur Entschärfung der „Hot Spots“ vorgesehen und teilweise auch schon umgesetzt:

- Errichtung von Schrankenanlagen
- Errichtung von Lichtzeichenanlagen
- Installierung von Fahrbahnlichtern („Lane Lights“)
- Installierung von Wechselverkehrszeichen
- Auflassung von Eisenbahnkreuzungen (Unterführungen)
- Auflassung von Eisenbahnkreuzungen mit technischer Sicherung benachbarter Eisenbahnkreuzungen
- Montage von zusätzlichen Signalen
- Anbringung von Rotlichtkameras
- Anpassung der Sichten (umfasst neben dem Zurückschneiden des Bewuchses u.a. auch die Anbringung von Andreaskreuzen auf weißen Hintergrundschild (Tafel), Aufbringung bzw. Erneuerung der Bodenmarkierungen und das Entfernen von

optischen Störern sowie straßenpolizeiliche Maßnahmen für die Veränderungen von Zufahrten zu Eisenbahnkreuzungen)

Frage 33:

Sind auch Sicherungsmaßnahmen an Bahnübergängen geplant, die nicht in dieser Liste enthalten sind? Wenn ja, welche Maßnahmen sind das?

Antwort:

Ja, es sind auch Sicherungsmaßnahmen an Bahnübergängen geplant, die nicht in dieser Liste enthalten sind. Dabei werden neue Andreaskreuze und Bodenmarkierungen angebracht. Jährlich werden € 30 Mio. in die Sicherung bzw. Auflassung von Eisenbahnkreuzungen seitens der ÖBB investiert.

Fragen 34 und 35:

In wie vielen Fällen ist an die Auflösung von unbeschränkten Bahnübergängen gedacht, um das Sicherheitsniveau an diesen Stellen zu erhöhen?

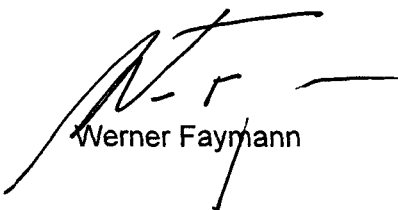
Der Rechnungshof hat empfohlen, die Anzahl der technisch gesicherten Bahnübergänge zu erhöhen. Wollen Sie die Zahl der technisch gesicherten Übergänge durch entsprechende Maßnahmen erhöhen, um Sicherheitsrisiken einzudämmen?

Antwort:

Ja, nach Auskunft der ÖBB werden bzw. wurden entsprechende Maßnahmen getroffen, um das Sicherheitsrisiko auf den als „Hot Spots“ bezeichneten Eisenbahnkreuzungen einzuschränken (siehe Frage 31 + 32).

Oberstes Ziel ist es – wie auch in meiner Beantwortung Nr. 1554/AB ausgeführt - möglichst viele nicht wichtige Eisenbahnkreuzungen aufzulassen und wie oben angeführt bei den anderen Eisenbahnkreuzungen die jeweils adäquaten und erforderlichen Sicherungsmaßnahmen zu setzen. So werden im Streckennetz der ÖBB jährlich rund 70 bis 80 Eisenbahnkreuzungen aufgelassen. In Österreich gibt es im Durchschnitt alle 970 m eine Eisenbahnkreuzung, in Deutschland alle 1,6 km und in der Schweiz gar nur alle 2,8 km.

Mit freundlichen Grüßen



Werner Faymann