

---

**15116/AB XXIV. GP**

---

Eingelangt am 04.09.2013

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## Anfragebeantwortung

An die  
Präsidentin des Nationalrats  
Mag.<sup>a</sup> Barbara PRAMMER  
Parlament  
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0014-I/PR3/2013  
DVR:0000175

Wien, am .August 2013

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag.<sup>a</sup> Grünberger und KollegInnen haben am 4. Juli 2013 unter der **Nr. 15419/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Umsetzung der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 4, 5, 8 und 9:

- *Besteht gem. der EisbKrV 2012 eine Verpflichtung bisher technisch ungesicherte Eisenbahnkreuzungen mit einer technischen Sicherung zu versehen?*
- *Welche Sicherungsarten sind davon betroffen und welche Maßnahmen kommen dafür in Betracht?*
- *Wieviele Eisenbahnkreuzungen im Bezirk Neusiedl am See sind davon betroffen?*
- *Bei wievielen dieser Eisenbahnkreuzungen im Bezirk Neusiedl am See tritt eine Gemeinde als Straßenerhalter der kreuzenden Straße auf?*
- *Wie hoch sind die Kosten der Aufrüstung von den Sicherungsarten von Eisenbahnkreuzungen gem. § 4 Abs. 1 Z 1, 2 und 3 EisbKrV auf eine Sicherung gem. § 4 Abs. 1 Z 4 leg. cit. (Schrakenanlagen) – differenziert nach den Sicherungsarten gem. § 4 Abs. 2 und 3?*
- *Wie hoch werden die Gesamtkosten aller Umrüstungsmaßnahmen im Bezirk Neusiedl am See sein?*
- *Wie hoch sind die Instandhaltungskosten für die verschiedenen Sicherungsarten gem. § 4 EisbKrV pro Jahr?*

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

§ 49 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG 1957) legt fest, dass die zuständige Behörde in den Bundesländern über die im Einzelfall an einem schienengleichen Eisenbahnübergang zur Anwendung kommende Sicherung nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu entscheiden hat. Dies gilt für jegliche Sicherungsart. Bei dieser Entscheidung der zuständigen Behörde handelt es sich somit um eine Einzelfallentscheidung.

Die EisbKrV 2012 war in Erfüllung des in § 49 Abs. 1 EisbG 1957 formulierten gesetzlichen Auftrags, wonach der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung festzusetzen hat, „in welcher Weise schienengleiche Eisenbahnübergänge nach dem jeweiligen Stand der Technik einerseits und nach den Bedürfnissen des Verkehrs andererseits entsprechend zu sichern sind“, zu erlassen.

Die EisbKrV 2012 spiegelt somit den diesbezüglichen aktuellen Stand der Technik wider. Ziel der darin vorgesehenen Maßnahmen ist eine weitere Hebung der Verkehrssicherheit und eine weitere Verringerung der Unfallzahlen an Eisenbahnkreuzungen.

Die EisbKrV 2012 schreibt die Sicherungsart und nicht die Art und/oder Typ der Anlage vor, daher liegen meinem Haus keine konkreten Kosten vor. Auch die Instandhaltungskosten variieren je nach Art und/oder Typ der Anlage und dem jeweiligen Wartungskonzept.

Zu Frage 6:

- *Wer trägt die Kosten für die (Neu-) Errichtung der Sicherungsanlagen?*

Diesbezüglich ist auf § 49 Abs. 2 EisbG 1957 zu verweisen, der vorsieht, dass die für die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege geltenden Bestimmungen des § 48 Abs. 2 bis 4 EisbG 1957 über die Kostentragung auf die Kosten der Sicherungseinrichtungen bei Eisenbahnkreuzungen sinngemäß anzuwenden sind.

Zu Frage 7:

- *Werden Sie die betroffenen Gemeinden ausführlich über ihre Rechte und Pflichten im Zuge der Umrüstung der Sicherungsmaßnahmen für Eisenbahnkreuzungen informieren?*

Die Zuständigkeit der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie für die Durchführung eines (Überprüfungs-)Verfahrens gemäß § 49 Abs. 2 EisbG 1957 ist seit dem Deregulierungsgesetz 2004, mit dem u.a. eine diesbezügliche Änderung des Eisenbahngesetzes 1957 erfolgt ist, auf Eisenbahnkreuzungen, die an Hauptbahnen gelegen sind, beschränkt. Die diesbezügliche Zuständigkeit für Nebenbahnen und Straßenbahnen liegt beim jeweiligen Landeshauptmann und diejenige für nicht-öffentliche Eisenbahnen liegt bei der jeweiligen Bezirksverwaltungsbehörde.

Im Rahmen eines (Überprüfungs-)Verfahrens gemäß § 49 Abs. 2 EiszG 1957 zur Feststellung des maßgeblichen Sachverhalts - insbesondere der örtlichen Verhältnisse und Verkehrsverhältnisse – ist im Regelfall die Durchführung einer Ortsverhandlung in der betroffenen Gemeinde erforderlich.