



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0016-I/PR3/2010
DVR:0000175

**XXIV.GP.-NR
4965 /AB**

09. Juni 2010

zu 5040 IJ

Wien, am 7. Juni 2010

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Glaser, Kolleginnen und Kollegen haben am 9. April 2010 unter der **Nr. 5040/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Sicherung von Eisenbahnübergängen im Burgenland gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- Wie viele Bahnunfälle mit Beteiligung von Kraftfahrzeugen oder Fußgängern haben sich im Burgenland in den Jahren 2007 bis 2009 an nicht technisch gesicherten, an ampelgesicherten und an schrankengesicherten Bahnübergängen ereignet?
- Wie viele Menschen wurden dabei verletzt oder getötet?

2007												
Infrastruktur	Kollision mit	§ 4	§ 6	LZA	HSA	VSA	PT	Bew.	T	SV	LV	
ÖBB	PKW	-	1	1	-	-	-	-	1	-	-	
	LKW	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Privatbahn	PKW	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	
	Fußgänger	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	
Summe		1	1	2	-	1	-	-	2	-	1	



2008												
Infrastruktur	Kollision mit	§ 4	§ 6	LZA	HSA	VSA	PT	Bew.	T	SV	LV	
ÖBB	PKW	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	3
	Einspuriges Kfz	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	
	Landwirtschaftl. Fzg	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Privatbahn	PKW	1	-	1	-	-	-	-	1	-	-	
Summe		3	4	1	-	-	-	-	1	1	-	4

2009												
Infrastruktur	Kollision mit	§ 4	§ 6	LZA	HSA	VSA	PT	Bew.	T	SV	LV	
ÖBB	PKW	-	1	2	-	-	-	-	1	-	-	2
Privatbahn	PKW	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Summe		-	1	3	-	-	-	-	1	-	-	2

Erläuterungen:

§§ 4 und 6
LZA, HSA, VSA

Nicht technisch gesicherte Eisenbahnkreuzungen = Andreaskreuz und/oder Stopptafel
Technisch gesicherte Eisenbahnkreuzungen = Lichtzeichenanlage,
Halbschrankenanlage, Vollschrankenanlage

PT

Privatwegtafel

Bew.

Bewachung

T

Tödlich verletzte Personen

SV

Schwer verletzte Personen

LV

Leicht verletzte Personen

Zu Frage 3:

- Sie haben bekanntgegeben, dass bis Ende 2009 in Österreich 52 besonders unfallträchtige Kreuzungen („Hot spots“) abgesichert wurden. Wie viele dieser Kreuzungen liegen auf burgenländischem Gebiet, und welche Sicherungsmaßnahmen wurden bei diesen im Einzelnen getroffen?

Von den in der Anfrage angesprochenen HOT SPOTS Eisenbahnkreuzungen befindet sich eine im Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG im Burgenland; dies ist die Eisenbahnkreuzung mit der Ziegelofengasse in km 20,990 der Strecke Parndorf – Kittsee im Gemeindegebiet von Kittsee.

Nach der Erstellung des HOT SPOTS Programms wurden die betroffenen Eisenbahnkreuzungen, so auch die mit der Ziegelofenstraße, einer eisenbahnbehördlichen Überprüfung unterzogen. Die



im Rahmen dieser Überprüfung am 25. Jänner 2008 vorgeschriebenen Zusatzmaßnahmen (Andreaskreuze auf weißen Tafeln, Baumschnitt zur Verbesserung der Sichtbarkeit der Signalgeber) sind umgesetzt worden. Das BMVIT wurde informiert, dass für die Eisenbahnkreuzung zwischenzeitig auch ein allgemeines Fahrverbot – ausgenommen Anrainer- und Fahrradverkehr – erlassen wurde.

Zu Frage 4:

- *2009 wurden über den ÖBB-Rahmenplan 37 Eisenbahnkreuzungen aufgelassen. Wie viele dieser Kreuzungen liegen auf burgenländischem Gebiet, und durch welche Maßnahmen konnte die Auflassung erzielt werden?*

Wie die ÖBB mitteilen, wurden im Jahr 2009 im Burgenland zwei Eisenbahnkreuzungen im Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG aufgelassen. Davon konnte eine nach Errichtung eines Ersatzweges und eine ersatzlos aufgelassen werden.

Auf einer Privatbahnstrecke wurde gemäß Auskunft des betroffenen Privatbahnunternehmens eine Eisenbahnkreuzung aufgelassen und der Bahnbegleitweg ausgebaut.

Zu Frage 5:

- *2009 wurden über den ÖBB-Rahmenplan 18 Eisenbahnkreuzungen technisch gesichert. Wie viele dieser Kreuzungen liegen auf burgenländischem Gebiet, und welche Sicherungsmaßnahmen wurden im Einzelnen getroffen?*

Im Jahr 2009 wurden - gemäß Auskunft der ÖBB – alleine im Burgenland an 39 Eisenbahnkreuzungen im Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen (Vollschanzenanlagen und Lichtzeichenanlagen) errichtet.

Bei den Privatbahnen auf burgenländischem Gebiet wurden gemäß deren Auskunft 2009 zwei Eisenbahnkreuzungen mit Lichtzeichenanlagen technisch gesichert.

Zu Frage 6:

- 2009 wurden 1.900 Eisenbahnkreuzungen mit reflektierenden Andreaskreuzen ausgerüstet. Wie viele von diesen Andreaskreuzen wurden im Burgenland angebracht? Wie viele Bahnkreuzungen im Burgenland sind noch nicht mit diesen neuen Andreaskreuzen versehen?

Von den im Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG zur Umrüstung auf reflektierende Andreaskreuze vorgesehenen Eisenbahnkreuzungen befinden sich 78 Eisenbahnkreuzungen im Burgenland. Die Umrüstung wurde Mitte 2009 abgeschlossen.

Bei den Privatbahnen wurden gemäß deren Auskunft ebenfalls alle Andreaskreuze mit hochreflektierenden Andreaskreuzen ausgeführt.

Zu Frage 7:

- Wie viele und welche Eisenbahnkreuzungen auf burgenländischem Gebiet wurden im Jahr 2008 aufgelassen bzw. technisch gesichert? Welche Maßnahmen wurden dabei im Einzelnen getroffen?

Im Jahr 2008 wurden - wie die ÖBB mitteilen - im Burgenland 4 Eisenbahnkreuzungen im Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG aufgelassen und teilweise Maßnahmen in Form von Ersatzwegen gesetzt.

Im Privatbahnbereich wurden gemäß deren Auskunft 2008 2 Eisenbahnkreuzungen mit Lichtzeichenanlagen technisch gesichert.

Zu Frage 8:

- Liegen Ihnen weitere Vorschläge oder Anregungen zur Sicherung ungenügend geregelter Bahnübergänge im Burgenland vor, die von burgenländischen Gemeinden oder sonstigen Gebietskörperschaften ausgegangen sind? Wenn ja, von welchen?

Es liegen laut Auskunft der ÖBB keine Vorschläge oder Anregungen von burgenländischen Gemeinden über "ungenügend geregelte Bahnübergänge" im Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG vor.

Im Privatbahnbereich wird gemäß Auskunft des durchführenden Privatbahnunternehmens in einem doppelgleisigen Streckenabschnitt eine mit Lichtzeichenanlage gesicherte Eisenbahnkreuzung zusätzlich mit „Lane Lights“ ausgestattet.

Zu Frage 9:

- Wie viele und welche Eisenbahnkreuzungen auf burgenländischem Gebiet werden in den Jahren 2010 und 2011 aufgelassen bzw. technisch gesichert?

In den Jahren 2010 bzw. 2011 werden im Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG auf burgenländischem Gebiet – gemäß Auskunft der ÖBB - voraussichtlich ein nichtöffentlicher Eisenbahnübergang neu errichtet und eine Eisenbahnkreuzung aufgelassen.

Im Privatbahnbereich ist gemäß Auskunft der Privatbahnunternehmen auf burgenländischem Gebiet in den Jahren 2010 und 2011 vorgesehen, 9 Eisenbahnkreuzungen mit Lichtzeichenanlagen technisch zu sichern. Zudem werden mit den Gemeinden über Auflassungen von Eisenbahnkreuzungen und weiteren technischen Sicherungsmaßnahmen von Eisenbahnkreuzungen Verhandlungen geführt.

Zu Frage 10:

- Gibt es im Burgenland Eisenbahnkreuzungen, an denen keine weiteren Sicherungsmaßnahmen vorgesehen sind? Wenn ja, wie viele und welche?

Alle Eisenbahnkreuzungen sind nach Maßgabe eines behördlichen Bescheides gesichert. Eine Änderung der nicht technischen bzw. technischen Sicherung wird im Rahmen von Verkehrssicherheitsprogrammen mit den Ländern, nach Anordnungen durch die Eisenbahnbehörde, im Rahmen der Umsetzung von Eisenbahnprojekten bzw. von Projekten Dritter oder über Auftrag Dritter vorgenommen.

Zu Frage 11:

- Wer trug in welchem Ausmaß zur Finanzierung der bisherigen Sicherungsmaßnahmen auf burgenländischen Bahnkreuzungen bei?

Die Finanzierung der bisherigen Sicherungsmaßnahmen an Eisenbahnkreuzungen im Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG wurden überwiegend durch ÖBB, sowie durch Land, Gemeinden und auch durch Dritte (Firmen) in der Regel auf der Grundlage vertraglicher Vereinbarungen getragen.

Im Privatbahnbereich erfolgt die Finanzierung der Sicherheitsmaßnahmen über die Privatbahnförderung, wobei Mittel des Bundes (bis max. 50%), der Länder (bis max. 50%) bzw. auch Eigenmittel der Privatbahnen einfließen können.

Zu Frage 12:

- Wer trägt in welchem Ausmaß zur Finanzierung der nächsten geplanten Sicherungsmaßnahmen im Burgenland bei?

Zukünftige Sicherungsmaßnahmen an Eisenbahnkreuzungen im Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG werden je nach Fall von den ÖBB, vom Land, von den Gemeinden und auch von Dritten (Firmen) getragen, wobei die einzelnen Quoten jeweils vertraglich geregelt werden. Sofern keine Einigung über die Aufteilung der Kosten auf die Verkehrsträger besteht, sind diesbezüglich die Bestimmungen des § 48 des Eisenbahngesetzes 1957 anzuwenden.

Zu Frage 13:

- a. Auf der von den Südburgenländischen Lokalbahnen betriebenen Strecke Oberwart – Großpetersdorf laufen seit längerem Vorbereitungen für die Streckensanierung und –sicherung. Der Personenverkehr konnte aber noch nicht aufgenommen werden. Wann werden die angesprochenen Sicherungsarbeiten tatsächlich beginnen, die für eine Wiederaufnahme des Gleisverkehrs notwendig sind?
- b. Welche Sicherungsmaßnahmen werden im Einzelnen vorgenommen, und von wem werden sie finanziert?
- c. Wann wird der Personenverkehr auf dieser Strecke aufgenommen?
- d. Welche Vorkehrungen finanzieller, eisenbahnrechtlicher und organisatorischer Natur trifft Ihr Ministerium, um die Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf dieser Strecke zu gewährleisten, und wie weit können Sie den Zeitplan für die Ausbauarbeiten beeinflussen?

- a) Die Sicherungsmaßnahmen an der Strecke Oberwart - Großpetersdorf, die für eine Wiederaufnahme des Personenverkehrs erforderlich sind, sind vorgesehen.
- b) Vorgesehen ist die Sicherung von 8 Eisenbahnkreuzungen mittels Lichtzeichenanlagen. Die Finanzierung erfolgt zu je 50% vom Bund bzw. Land.
- c) Die Aufnahme des Personenverkehrs kann vorbehaltlich eines Verkehrsdiestevertrages mit einer entsprechenden Bestellung und Finanzierung durch Gebietskörperschaften nach Durchführung der Investitionen in Sicherungsmaßnahmen erfolgen.
- d) Das bmvit stellt Finanzierungsmittel für Sicherungsmaßnahmen zur Verfügung.