



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXIV. GP.-NR
974 /AB

17. April 2009

zu 1072 /J

GZ. BMVIT-10.000/0010-I/PR3/2009
DVR:0000175

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

Wien, am 16. April 2009

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Obernosterer, Kolleginnen und Kollegen haben am 26. Februar 2009 unter der **Nr. 1072/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Pfeifsignale der ÖBB im Gailtal gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich nach Einholung der Auskünfte von der ÖBB wie folgt:

Zu den Fragen 1, 3 und 7 bis 9:

- Was planen Sie konkret, um die Sicherheitslücken im Gailtal zu schließen?
- Wird es daher eine Reduktion der Anzahl der Eisenbahnkreuzungen durch Zusammenlegung und Auflassung im Gailtal geben?
- Wie sieht das Verkehrssicherheitsprogramm für Kärnten aus?
- Welche Lösungsmodelle gibt es für das Gailtal zur Entlastung der Anrainer?
- Zu welchen Ergebnissen ist die Arbeitsgruppe „Eisenbahnkreuzungen“ gekommen und welche Reformen wird es gemäß den Empfehlungen einer Blickfeldstudie des Rechnungshofes aus dem Jahre 2005 geben, die Maßnahmen zur Erhöhung der Erkennbarkeit von Eisenbahnkreuzungen betreffend?

Zur Optimierung der Sicherheit auf schienengleichen Eisenbahnübergängen im Allgemeinen wurden in den letzten Jahren zahlreiche tief greifende Maßnahmen gesetzt. Unter anderem wird die Aktion „HOTSPOTS“ durchgeführt und es werden mögliche Maßnahmen zur Hebung der

Verkehrssicherheit an Eisenbahnkreuzungen, die durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert sind, untersucht.

Diese Projekte umfassen die bessere Erkennbarkeit von schienengleichen Eisenbahnkreuzungen, die Errichtung von Wechselverkehrszeichen und Fahrbahnlichtern, die Errichtung von technischen Sicherungen (Lichtzeichenanlagen, Schrankenanlagen), die Errichtung von Unter- und Überführungen sowie die Auflassungen von Eisenbahnkreuzungen.

In der angesprochenen Blickfeldstudie wurde Optimierungspotential durch Anpassung der Sicherung von öffentlichen, nicht-technisch gesicherten schienengleichen Eisenbahnübergängen (ausgenommen für Fußgänger) in Form der neu gestalteten Andreaskreuze auf weißem Hintergrund gesehen. Diese Andreaskreuze werden – soweit aufgrund der örtlichen Gegebenheiten möglich - beiderseits der Straße in liegender Form montiert, um infolge der größeren Portalwirkung eine bessere Erkennbarkeit zu erzielen. Zusätzlich werden im höherrangigen Straßennetz vom Straßenerhalter neue Bodenmarkierungen aufgebracht.

Auch im Gailtal wird im Rahmen des Projekts zur Hebung der Verkehrssicherheit an Eisenbahnkreuzungen die bestehende Situation an den durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesicherten Eisenbahnkreuzungen betrachtet. Sämtliche der genannten öffentlichen Eisenbahnkreuzungen in Kärnten (derzeit 81) werden vom Landeshauptmann von Kärnten als zuständige Eisenbahnbehörde untersucht.

Auf der Strecke Arnoldstein – Kötschach-Mauthen sind davon 35 Eisenbahnkreuzungen betroffen, wobei eine Reduktion der Anzahl der Eisenbahnkreuzungen durch Zusammenlegung und Auflassung bei dieser Untersuchung im Vordergrund steht. Ein weiterer Schwerpunkt wird im Gemeindegebiet Hermagor-Presseggersee gesetzt, wo 3 - 4 Eisenbahnkreuzungen aufgelassen werden sollen bzw. eine neue technische Sicherung errichtet werden soll.

Des Weiteren werden bei öffentlichen nicht-technisch gesicherten Eisenbahnübergängen mit Fahrzeugverkehr die bestehenden Andreaskreuze gegen neue hoch rückstrahlende Andreaskreuze mit weißem Hintergrund getauscht und – soweit aufgrund der örtlichen Gegebenheiten möglich – auf beiden Straßenseiten aufgestellt.



Zu den Fragen 2 und 4:

- *Welche Auswirkungen haben die veralteten Sicherheitseinrichtungen auf Nebenbahnen auf das neue Regionalbahnkonzept?*
- *Im Frühjahr 2006 veranlasste die ÖBB Holding AG durch ihre operativen Aktiengesellschaften die Ausarbeitung eines Regionalbahnkonzepts. Was wurde davon seither in der Praxis umgesetzt?*

Nach den hiezu eingeholten Angaben der ÖBB-Holding AG laufen die Arbeiten für den Großteil der im Regionalbahnkonzept definierten und bestimmten Kategorien zugeordneten Strecken auf Hochtouren, wobei Nachnutzungskonzepte erstellt, Verhandlungsrunden mit dem Eigentümer und möglichen Nachfolgebetreibern durchgeführt und auf Grund der gewonnenen Ergebnisse Planungen zur Infrastrukturentwicklung aufgenommen werden.

Was die Frage der Eisenbahnkreuzungen betrifft, sollen in Abstimmung mit den Verkehrsträgern und den Gebietskörperschaften, insbesondere mit den Gemeinden, grundsätzliche Lösungsansätze über den zukünftigen Bedarf von Eisenbahnübergängen auf einer Strecke bzw. eines Streckenteiles gefunden werden, wobei die Reduktion von schienengleichen Eisenbahnübergängen als Voraussetzung für eine zukunftsweisende und optimierte Betriebsführung angesehen wird.

Zu Frage 5:

- *Warum wurden bisher innovative und billigere Techniken bei Kreuzungssicherungsanlagen trotz einer Empfehlung des Rechnungshofs nicht berücksichtigt?*

Hier möchte ich festhalten, dass die Zulassung „innovativer und billigerer“ Techniken für Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen zwar der jeweils zuständigen Eisenbahnbehörde obliegt, eine derartige Zulassung jedoch grundsätzlich nur auf Veranlassung des betreffenden Eisenbahnunternehmens bzw. der Unternehmen, die derartige Anlagen erzeugen, erfolgen kann.

Zu Frage 6:

- *Wieso hat die mit 1.1.2007 eingesetzte Railroad Safety Group der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG die Sicherheitsanforderungen bei der Gailtalbahn nicht kontrolliert?*

Dieser Anfragepunkt wurde von der ÖBB-Holding AG dahingehend beantwortet, dass die Überwachung der Einhaltung der sich aus entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen und behördlichen Bescheiden ergebenden Sicherheitsanforderungen hinsichtlich der Abgabe der

akustischen Signale vom Schienenfahrzeug aus durch interne Kontrollen des Eisenbahnunternehmens durch die Gruppe INFRA.BL.BUE der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG erfolgt.

Zu Frage 10:

- *Wann ist mit einer Entschärfung bzw. Beseitigung von Gefahrenstellen entlang der Gailtalbahn zu rechnen bzw. wann werden die täglichen 462 Pfeilsignale der ÖBB endgültig abgestellt?*

Wie unter der Beantwortung zu den Fragepunkten 1, 3 und 7 bis 9 ausgeführt, wird an einer Optimierung der Sicherheit der Eisenbahnkreuzungen auf der Gailtalbahn bereits gearbeitet.

Auf der Grundlage der im Zusammenhang mit der angestrebten Hebung der Verkehrssicherheit an Eisenbahnkreuzungen auf der Gailtalbahn durchgeführten Untersuchungen wird die jeweils erforderliche Art der Sicherung der betroffenen Eisenbahnkreuzungen vom Landeshauptmann von Kärnten auf der Basis der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 erforderlichenfalls neu festzulegen sein.

Doris Bures