
594/J XXIV. GP

Eingelangt am 14.01.2009

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

ANFRAGE

des Abgeordneten Vilimsky
und weiterer Abgeordneter

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend unbeschränkte Bahnübergänge

In Österreich gibt es 5.835 Eisenbahnkreuzungen (Bahnübergänge). Gerade bei unbeschränkten Bahnübergängen kommt es immer wieder zu Unfällen, großteils mit tödlichem Ausgang, die aber durch eine bessere Sicherung - wie vor allem durch Schrankenanlagen - relativ leicht zu verhindern wären.

Konkrete Pläne seitens der ÖBB hinsichtlich einer Nachrüstung und Standardisierung von Sicherungen bei Eisenbahnkreuzungen fehlen aber.

Erst am 14. Dezember 2008 wurde ein 36-jähriger oststeirischer PKW-Lenker mit seinem Pkw bei einem unbeschränkten, lediglich mit einem Stoppschild versehenen Bahnübergang von einem Zug erfasst und getötet. Laut Polizei wurde das Fahrzeug des Mannes rund 200 Meter mitgeschleift. Der PKW-Lenker dürfte auf der Stelle tot gewesen sein.

Laut Verkehrsexperten reichen Lichtsignale zur Sicherung von Eisenbahnkreuzungen nicht aus; nur Schranken sind in der Lage Unfälle zu verhindern. Autofahrer unterschätzen oft die Gefahr bei unbeschränkten Bahnübergängen, vor allem, wenn die Gleise an einem bewohnten Weg liegen. Zudem wird das Warnpfeifen des Zuges in neuen Autos kaum mehr gehört.

Der ÖAMTC beispielsweise fordert sogar, alle Bahnübergänge mit Unter- oder Überführungen von der Straße zu trennen.

Die Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft vom 21. Dezember 1960 über die Sicherung und Benützung schienengleicher Eisenbahnübergänge (Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961) (!), zuletzt geändert mit BGBl. Nr. 123/1988, legt im § 2 „Allgemeine Bestimmungen für die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen“ fest und regelt:

(1) Die Eisenbahnkreuzungen sind unabhängig davon, in welchem Ausmaß die Verkehrsträger die erwachsenden Kosten zu tragen haben, vom Eisenbahnunternehmen nach Maßgabe dieser Verordnung zu sichern.

(2) Die Sicherung kann vorgenommen werden durch:

- a) Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes (§ 3);*
- b) Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus;*
- c) Schrankenanlagen;*
- d) Lichtzeichenanlagen;*
- e) Bewachung.*

(3) Wie eine Eisenbahnkreuzung zu sichern ist, hat die Behörde unter Bedachtnahme auf die Verkehrserfordernisse und die örtlichen Verhältnisse zu bestimmen. Für die beiden Verkehrsrichtungen einer Straße kann eine unterschiedliche Sicherung getroffen werden, wenn dagegen aus Gründen der Sicherheit keine Bedenken bestehen. Erforderlichenfalls können Sicherungen nach Abs. 2 lit. a bis e nebeneinander angeordnet werden.

(4) Zusatzeinrichtungen (zum Beispiel Hängegitter bei Schranken) können dann angeordnet werden, wenn durch ihre Anbringung der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs besser gedient ist.

(5) Wenn der Abstand der Gleisachsen mehrerer Eisenbahnkreuzungen, die im Verlaufe einer Straße hintereinander gelegen sind, kleiner als 32 m ist, sind diese Eisenbahnkreuzungen als nur eine Eisenbahnkreuzung zu behandeln. Davon kann abgesehen werden, wenn gegen eine getrennte Behandlung der Eisenbahnkreuzung aus Gründen der Sicherheit keine Bedenken bestehen.

(6) Andreaskreuze, Schrankenanlagen und Lichtzeichenanlagen sind so anzubringen, daß sie von den Straßenbenützern leicht und rechtzeitig erkannt werden können.

(7) In außergewöhnlichen Fällen, insbesondere bei Gebrechen oder Unfällen an der Eisenbahnkreuzung, können auch Bedienstete des Eisenbahnunternehmens den besonderen Verhältnissen entsprechende, den schienengleichen Eisenbahnübergang sichernde Verkehrszeichen mit der Wirkung aufstellen, als ob sie von der Behörde angeordnet worden wären. In diesem Fall ist unverzüglich vorzusorgen, daß die nächste Polizei- oder Gendarmeriedienststelle verständigt wird.

Aufgrund der steigenden Zahl von Unfällen bei unbeschränkten Bahnübergängen stellen die unterfertigten Abgeordneten an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage

1. Wie viele Bahnübergänge gibt es in Österreich und wie viele davon werden regelmäßig genutzt?
2. Wie viele Bahnübergänge sind mit Andreaskreuzen und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes gesichert?

3. Wie viele Bahnübergänge sind mit Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert?
4. Wie viele Bahnübergänge sind mit Schrankenanlagen gesichert?
5. Wie viele Bahnübergänge sind mit Lichtzeichenanlagen gesichert?
6. Wie viele Bahnübergänge sind mit Bewachung gesichert?
7. Wie viele Unfälle gab es jeweils in den letzten 5 Jahren an Bahnübergängen und wie gliedern sich diese Unfälle auf die verschiedenen Sicherungssysteme auf?
8. Welche Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, PKW-, LKW-Lenker, etc.) waren an diesen Unfällen beteiligt?
9. Wie viele Verletzte bzw. wie viele Tote gab es bei den einzelnen Unfällen?
10. Wie hoch waren in den letzten 5 Jahren die Kosten aufgrund von Unfällen bei Eisenbahnkreuzungen und wie gliedern sich diese auf (Rettungsmaßnahmen für Verletzte, Bergung, Instandsetzung beschädigter Schienen und Züge etc)?
11. Gibt es in Bezug auf Unfällen bei Eisenbahnkreuzungen eine eigene Unfallforschung und wenn ja, mit welchem Ergebnis und welchen Konsequenzen?
12. Wer prüft wie häufig die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen gemäß § 2 Abs. 1 der Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft vom 21. Dezember 1960 über die Sicherung und Benützung schienengleicher Eisenbahnübergänge, (Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961), zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 123/1988?
13. Wie häufig werden Verstöße gegen § 2 Abs. 1 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 festgestellt?
14. Welche Konsequenzen werden bei Verstößen gegen § 2 Abs. 1 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 ergriffen?
15. Wie häufig wird die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung auf deren Funktionalität und Sicherheit untersucht und welche Maßnahmen werden gesetzt, wenn bei einer Eisenbahnkreuzung festgestellt wird, dass die Sicherung nicht ausreichend ist?
16. Wie lange dauert es im Schnitt zwischen der Feststellung, dass eine Eisenbahnkreuzung nicht ausreichend gesichert ist und deren ausreichenden Sicherung?
17. Welche grundsätzlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von Eisenbahnkreuzungen wurden in den letzten 5 Jahren getroffen?
18. Wie hoch sind die Kosten für die Errichtung einer Schrankenanlage pro Eisenbahnkreuzung?

19. Wie viele Eisenbahnkreuzungen wurden jeweils in den letzten 5 Jahren erstmals mit Schrankenanlagen gesichert?
20. Wie viele Eisenbahnkreuzungen sollen in den kommenden 5 Jahren mit Schrankenanlagen nachgerüstet werden?
21. Bis wann plant man die Sicherung sämtlicher Eisenbahnkreuzungen mit Schrankenanlagen?