



An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0033-I/PR3/2015
DVR:0000175

Wien, am 18. August 2015

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Riemer und weitere Abgeordnete haben am 18. Juni 2015 unter der **Nr. 5563/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend unbeschränkte Bahnübergänge gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Einleitend darf eine kurze Klarstellung betreffend die in der Anfragebeantwortung verwendeten Begrifflichkeiten erfolgen:

In § 49 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG 1957) findet der Begriff „schiengleiche Eisenbahnübergänge“ Verwendung.

Gemäß der in § 1 Abs. 1 Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisbKrV 2012) enthaltenen Begriffsbestimmung sind unter „Eisenbahnkreuzung“ ausschließlich schienengleiche Eisenbahnübergänge, die im Verlauf einer Straße mit öffentlichem Verkehr angelegt sind, zu verstehen. Die Benutzung der Eisenbahnkreuzungen durch die Straßenverkehrsteilnehmer hat unter Einhaltung der „Verhaltensbestimmungen für Straßenbenützer bei der Annäherung und beim Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen“ zu erfolgen.

Gemäß der in § 47a EisbG 1957 enthaltenen Begriffsbestimmung liegt ein „nicht-öffentlicher Eisenbahnübergang“ hingegen dann vor, wenn dessen Benützung ausschließlich durch die jeweiligen (Wege-)Berechtigten zulässig ist. Die Benutzung der nicht-öffentlichen Eisenbahnübergänge hat durch die (Wege-)Berechtigten „unter den vom Eisenbahnunternehmen aus Sicherheitsgründen vorzuschreibenden Bedingungen“ zu erfolgen.

Zu den Fragen 1 und 2:

- *Wie viele Verkehrsteilnehmer verunglückten in den letzten fünf Jahren an unbeschränkten Bahnübergängen tödlich? (Bitte um Aufstellung nach Jahren und Bundesländern)*
- *Wie viele Unfälle mit Verletzten gab es in den letzten fünf Jahren an unbeschränkten Bahnübergängen? (Bitte um Aufstellung nach Jahren und Bundesländern)*

Diesbezüglich liegen dem ho. Bundesministerium Aufzeichnungen der Bundesanstalt für Verkehr, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, vor. Diese Aufstellung nach Jahren und Bundesländern ist meiner Anfragebeantwortung angeschlossen.

Zu den Fragen 3 und 4:

- *Wie viel der Eisenbahnkreuzungen sind beschränkt?*
- *Wie viele der Eisenbahnkreuzungen sind mit einer anderen technischen Regelung (z.B. Ampel) ausgestattet?*

Es sind 957 der erfassten Eisenbahnkreuzungen „beschränkt“. 875 der erfassten Eisenbahnkreuzungen sind „mit einer anderen technischen Regelung“ ausgestattet, wobei hier Eisenbahnkreuzungen, die durch Bewachung gesichert sind, nicht eingerechnet wurden.

Zu Frage 5:

- *Warum gibt es bis heute keine einheitliche Regelung für die Sicherheit bei Bahnübergängen?*

Was diese Fragestellung betrifft, ist zum einen auf die Vorgabe des Gesetzgebers in § 49 Abs. 1 EisbG 1957 zu verweisen, wonach der zuständige Bundesminister 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 und inwieweit bestehende Sicherungseinrichtungen an schienengleichen Eisenbahnübergängen weiterbelassen werden dürfen“.

Zum anderen ist dazu auf die Vorgabe des Gesetzgebers in § 49 Abs. 3 EisbG 1957 zu verweisen, wonach der zuständige *Bundesminister „zwecks möglicher Hintanhaltung von Gefährdungen im Verkehr durch Verordnung Vorschriften über das Verhalten bei der Annäherung an schienengleiche Eisenbahnübergänge und bei Übersetzung solcher Übergänge sowie über die Beachtung der den schienengleichen Eisenbahnübergang sichernden Verkehrszeichen erlassen“* kann.

Diesen sich aus § 49 Abs. 1 und 3 EisbG 1957 ergebenden Anforderungen ist zuletzt durch die Erlassung der eingangs erwähnten Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisbKrV 2012) als Nachfolgevorschrift zur bis dahin in Geltung stehenden Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 (EKVO 1961) entsprochen worden.

Der Vollständigkeit halber ist zu ergänzen, dass gemäß § 49 Abs. 2 EisbG 1957 die jeweils zuständige Behörde über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu entscheiden hat.

Daraus folgt, dass offensichtlich bereits der Gesetzgeber die Anordnung unterschiedlicher Arten der Sicherung von Eisenbahnkreuzungen im Einzelfall - abhängig von den jeweils vorgefundenen örtlichen Verhältnissen und Verkehrserfordernissen - für sachlich gerechtfertigt erachtet hat. Demgemäß sind in den §§ 35 – 39 EisbKrV 2012 entsprechende grundsätzliche Kriterien für die Zulässigkeit der einzelnen „nicht-technischen“ und „technischen“ Sicherungsarten für Eisenbahnkreuzungen enthalten. Unter anderem hat diese Kriterien die jeweils zuständige Behörde im Rahmen des jeweiligen Verfahrens zur Festlegung der erforderlichen Sicherungsart gemäß § 49 Abs. 2 EisbG 1957 für eine Eisenbahnkreuzung im Einzelfall zu prüfen.

Die in dieser Frage vertretene Auffassung, wonach es „bis heute keine einheitliche Regelung für die Sicherheit bei Bahnübergängen gibt“, trifft somit nicht zu.

Zu den Fragen 6 und 7:

- *Wäre es denkbar, alle Bahnübergänge verpflichtend zu beschränken?*
- *Wenn nein, welche anderen Lösungsansätze gibt es, um die Sicherheit an Bahnübergängen zu erhöhen?*

Grundsätzlich wäre es denkbar, auf der Grundlage des § 49 Abs. 1 EisbG 1957 eine Verordnung zu erlassen, die eine verpflichtende „Beschränkung“ sämtlicher schienengleicher Eisenbahnübergänge vorsieht. Dazu wird jedoch zusammenfassend die Auffassung vertreten, dass die Erlassung einer derartigen Verordnung nicht zulässig wäre, zumal eine verpflichtende „Beschränkung“ sämtlicher schienengleicher Eisenbahnübergänge entsprechend den unter Fragepunkt 5 getätigten Ausführungen rechtlich nicht gefordert wird und daher sachlich auch nicht gerechtfertigt wäre.

Gemäß den Übergangsbestimmungen der unter Fragepunkt 5 genannten EisbKrV 2012 sind sämtliche Eisenbahnkreuzungen innerhalb des Übergangszeitraums von grundsätzlich 17 Jahren darauf hin zu überprüfen, ob diese den in der EisbKrV 2012 enthaltenen Anforderungen bereits entsprechen oder entsprechend anzupassen sind.

Die entsprechenden Überprüfungen wurden durch die jeweils zuständigen Behörden bereits unmittelbar nach Inkrafttreten der EisbKrV 2012 mit 1. September 2012 aufgenommen.

Darüber hinaus gibt es insbesondere folgende Möglichkeiten, um die Sicherheit an schienengleichen Eisenbahnübergängen zu erhöhen:

- Intensivierung der Auflassung von Eisenbahnkreuzungen und nicht-öffentlichen Eisenbahnübergängen
- bauliche Umgestaltung von Eisenbahnkreuzungen und nicht-öffentlichen Eisenbahnübergängen
- anlassbezogene Überprüfung der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung durch die jeweils zuständige Behörde
- eigenverantwortlicher Einsatz und Verwendung von Fahrerassistenzsystemen („Navis“) durch die Straßenverkehrsteilnehmer (Fahrzeugbenutzer)

- Verstärkung der Überwachung des Verhaltens von Straßenbenützern bei der Annäherung an Eisenbahnkreuzungen und entsprechende Ahndung deren Fehlverhaltens durch die hierfür zuständigen Organe (einschließlich des vermehrten Einsatzes der zuletzt in § 50 Abs. 1 EisbG 1957 geschaffenen Möglichkeit der so genannten „Rotlichtüberwachung“ durch die hierfür zuständigen Organe)
- Intensivierung bewusstseinsbildender Maßnahmen durch die hierfür zuständigen Stellen mit dem Ziel einer Verbesserung des korrekten Verhaltens der Straßenbenutzer bei der Annäherung an Eisenbahnkreuzungen (z.B. bei der Verkehrserziehung in den Schulen, beim Unterricht in den Fahrschulen, durch Informationsbroschüren und Medienkampagnen etc.)

Zu Frage 8:

- *Wie hoch wäre der Aufwand, würde man alle Bahnübergänge mit Schranken versehen?*

In Österreich existieren derzeit nach ho. Informationsstand 4026 Eisenbahnkreuzungen.

Entsprechend den dazu vorliegenden Informationen sind davon derzeit 2194 „nicht-technisch“ gesichert.

Weiters existieren in Österreich derzeit nach ho. Informationsstand 1659 nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge. Entsprechend den dazu vorliegenden Informationen ist davon auszugehen, dass der weitaus überwiegende Teil dieser nicht-öffentlichen Eisenbahnübergänge „nicht-technisch“ gesichert ist.

Bei der „nicht-technischen“ Sicherung von Eisenbahnkreuzungen durch Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes gemäß § 4 Abs. 1 Z 1 EisbKrV 2012, durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gemäß § 4 Abs. 1 Z 2 EisbKrV 2012 und durch Bewachung gemäß § 4 Abs. 1 Z 5 EisbKrV 2012 fallen (zusätzlich zu den Kosten für die aufgrund straßenrechtlicher Bestimmungen anzubringenden Verkehrszeichen) im Wesentlichen die Kosten für die Anbringung der erforderlichen Sicherungseinrichtungen gemäß § 10 Abs. 1 EisbKrV 2012, und zwar der Andreaskreuze, der Vorschriftszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung (erlaubte Höchstgeschwindigkeit)“ und „Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung“ bzw. des Vorschriftszeichens „Halt“ und der erforderlichen Zusatztafeln gemäß § 11 EisbKrV 2012 sowie – im Falle der Sicherung durch Bewachung – die Kosten für die Bewachungsorgane an.

Für die Erhaltung und Inbetriebhaltung („Instandhaltung“) einer „nicht-technisch“ gesicherten Eisenbahnkreuzung sind gemäß den hierzu dem bmvit vorliegenden Informationen – abhängig von den örtlichen Verhältnissen - jährlich zumindest ca. € 1.500 zu veranschlagen, wobei diese Kosten neben den Kosten für die Instandhaltung der Sicherungseinrichtungen selbst auch die Kosten für die Instandhaltung der baulichen Anlagen der Eisenbahnkreuzung (z.B. Schienenausbohlungen und Anbindung an die Straße, Umlaufsperrern, Sichtraumfreihaltung) umfassen.

Bei der „technischen“ Sicherung von Eisenbahnkreuzungen durch Lichtzeichen gemäß § 4 Abs. 1 Z 3 EISbKrV 2012 bzw. durch Lichtzeichen mit Schranken gemäß § 4 Abs. 1 Z 4 EISbKrV 2012 fallen (zusätzlich zu den Kosten für die aufgrund straßenrechtlicher Bestimmungen anzubringenden Verkehrszeichen) für die Anbringung der Sicherungseinrichtungen neben den Kosten für die Anbringung der Andreaskreuze und allfälliger Zusatztafeln die Kosten für die Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage (Lichtzeichen oder Lichtzeichen mit Schranken) an.

Diese Kosten setzen sich zusammen aus den Anschaffungskosten und den Errichtungskosten sowie den Kosten für die künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung der Sicherungseinrichtungen einschließlich der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage.

Abhängig vom Ergebnis der Auswahl und des Beschaffungsprozesses der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage selbst, der im Einzelfall erforderlichen baulichen Maßnahmen (insbesondere Grabungsarbeiten für Stromanschlüsse und sicherungstechnische Verkabelungen), dem Umfang des allfälligen Erfordernisses der Anpassung von Eisenbahnsicherungsanlagen infolge der Einbindung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage in diese und der getroffenen Entscheidung hinsichtlich des Errichters der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage können diese Kosten gemäß den ho. vorliegenden Informationen der Eisenbahnunternehmen sehr unterschiedlich ausfallen, wobei sich die Gesamtkosten für die Errichtung einer Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage in einer Bandbreite von ca. € 125.000,-- bis ca. € 450.000,-- bewegen.


Für die Erhaltung und Inbetriebhaltung („Instandhaltung“) einer „technisch“ gesicherten Eisenbahnkreuzung sind gemäß den hierzu dem bmvit vorliegenden Informationen jährlich bis zu ca. € 12.500,-- zu veranschlagen, wobei diese Kosten neben den Kosten für die Instandhaltung

der Sicherungseinrichtungen einschließlich der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage selbst ebenfalls die Kosten für die Instandhaltung der baulichen Anlagen der Eisenbahnkreuzung umfassen.

Unter Berücksichtigung der einleitend genannten Gesamtanzahl an Eisenbahnkreuzungen und nicht-öffentlichen Eisenbahnübergängen würde eine Ausrüstung sämtlicher dieser schienengleicher Eisenbahnübergänge mit Schrankenanlagen – selbst unter Berücksichtigung des Umstandes, dass für einzelne nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge im Einzelfall allenfalls Schrankenanlagen „einfacher Bauart“ zur Anwendung gelangen könnten - jedenfalls voraussichtlich Gesamtkosten in Milliardenhöhe verursachen.

Alois Stöger

Beilage

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
	Datum	2015-08-18T10:52:30+02:00
	Seriennummer	1536119
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Signaturwert	Lv/wFPi3FVG18nAnh8Zuff+0Vtkj6zo78VGOkmW4lYmlza0T9oe8BZ1/dsTrcmC25XHvxwK2Z0QkzyOGKqy+c1Gzy/w0nyt/LNmLwAa6FSXaoPxGBHS3uvXKh/apWDUhmQV3lqmCUFS1g9KLyZDT4uGQdoKK3loPKb2CX+Cb530K+NpsKqUP1GAYIfNORuVKYwMeDRYN5bxfDleiLY5JgggjZak8+1UmFcV8bLFJ0Ye83DzxwE2XT9JkjOrzp9vE9+g0ozRQo11B+jZxb3My8ep/PlI/ColnLx93s2UPc/BslAa67oDyS463E7Ch3eQsV/wdZjCHKwKvAlsZ872cVw==	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	