

---

**733/AB XXV. GP**

---

**Eingelangt am 24.04.2014**

**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-10.000/0009-I/PR3/2014  
DVR:0000175

Wien, am . April 2014

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Rauch und weitere Abgeordnete haben am 24. Februar 2014 unter der **Nr. 781/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Unfälle auf Österreichischen Bahnübergängen gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3 sowie 16 und 17:

- *Wie viele Unfälle mit Beteiligung von Kraftfahrzeugen oder Fußgängern haben sich seit dem Jahr 2010 an unregelmäßigen Bahnübergängen bzw. an Bahnübergängen mit Signalanlagen ereignet?*
- *Wie viele Menschen wurden insgesamt bei diesen Unfällen verletzt oder getötet?*
- *Auf welchen Bahnübergängen wurden am meisten Unfälle verzeichnet?*
- *Wie hat sich seit 2010 die Zahl der Bahnübergänge insgesamt in Österreich bzw. aufgeschlüsselt auf die einzelnen Bundesländer entwickelt?*
- *Wie hat sich seit 2010 die Zahl der ungesicherten Bahnübergänge in Österreich bzw. aufgeschlüsselt auf die einzelnen Bundesländer entwickelt?*

Die gefragten Daten können jederzeit den öffentlich zugänglichen Berichten der Bundesanstalt für Verkehr entnommen werden.

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

Die entsprechenden Links lauten:

<http://versa.bmvit.gv.at/index.php?id=128>

<http://versa.bmvit.gv.at/index.php?id=336>

<http://versa.bmvit.gv.at/index.php?id=400>

Zu den Fragen 4 bis 13:

- *Wurden seit 2010 auf Bahnübergängen mit sehr hoher Unfallrate Maßnahmen zur Sicherung getroffen?*
- *Wenn ja, auf welchen Bahnübergängen wurden Maßnahmen getroffen?*
- *Wenn ja, welche Maßnahmen wurden auf den einzelnen Bahnübergängen getroffen?*
- *Wenn ja, welche Kosten sind insgesamt für die Sicherheitsmaßnahmen entstanden?*
- *Wenn nein, warum nicht?*
- *Wie hoch schätzen Sie die Kosten zur Sicherung der ungesicherten Bahnübergänge in Österreich?*
- *Ist es seitens Ihres Ressorts angedacht, in Zukunft Bahnübergänge in Österreich zu sichern?*
- *Wenn ja, auf welchen Bahnübergängen werden Sicherheitsmaßnahmen getroffen?*
- *Wenn ja, welche Sicherheitsmaßnahmen werden auf den einzelnen Bahnübergängen getroffen?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Da in der gegenständlichen Anfrage immer wieder die Begriffe wie „ungeregelte“ Eisenbahnkreuzungen oder „ungesicherte“ Eisenbahnkreuzungen vorkommen, möchte ich in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, dass sämtliche Eisenbahnkreuzungen mit öffentlichem Verkehr in Österreich über einen Bescheid gemäß § 49 Abs. 2 EisebG der jeweils zuständigen Eisenbahnbehörde verfügen, mit dem die erforderliche Art der Sicherung für die jeweilige Eisenbahnkreuzung auf der Grundlage der EKVO 1961 oder (seit 1. September 2012) auf der Grundlage der EisebKrV 2012 festgelegt wird. In Österreich gibt es daher keine „ungesicherten“ Eisenbahnkreuzungen.

Mit der vorstehend genannten Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisebKrV) wurden die Kriterien für die Zulässigkeit der einzelnen Arten der Sicherung an den aktuellen Stand der Technik herangeführt. Gemäß den Übergangsbestimmungen dieser Verordnung sind sämtliche Eisenbahnkreuzungen mit öffentlichem Verkehr innerhalb des dort vorgesehenen Zeitraums von 12 Jahren durch die jeweils zuständigen Eisenbahnbehörden einer Überprüfung zu unterziehen und gegebenenfalls vom betroffenen Eisenbahnunternehmen innerhalb der von der Behörde im Einzelfall festzulegenden Frist an die Anforderungen der EisebKrV 2012 anzupassen.

Unabhängig davon können beispielsweise auch sonstige zusätzliche Einrichtungen, wie z.B. Fahrbahnlichter und Wechselverkehrszeichen, bauliche Anpassungen, eine Umgestaltung des Wegenetzes bis hin zur Prüfung der Möglichkeit der Auflassung einer Eisenbahnkreuzung oder auch die Einrichtung von bildverarbeitenden technischen Einrichtungen („Rotlichtüberwachung“)

zur verwaltungsstrafrechtlichen Ahndung von Zuwiderhandlungen gegen eine Verordnung nach § 49 Abs. 3 EisbG 1957 durch die Bezirksverwaltungsbehörden und Bundespolizeidirektionen, zu einer Erhöhung der Sicherheit an Eisenbahnkreuzungen beitragen.

Bezüglich der Kosten für die Anpassung der Eisenbahnkreuzungen mit öffentlichem Verkehr an die Anforderungen der EisbKrV 2012, möchte ich Folgendes ausführen:

Bei den („nicht-technischen“) Sicherungen durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes 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.

Abhängig vom Ergebnis der Auswahl und des Beschaffungsprozesses der („technischen“) Sicherung einer Eisenbahnkreuzung (Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage, d.h. Lichtzeichen oder Lichtzeichen mit Schranken) 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 sehr unterschiedlich ausfallen.

Zu den Fragen 14 und 15:

- *Wurde es seitens Ihres Ressorts bereits angedacht, den betroffenen Bahnübergang in der Weststeiermark abzusichern?*
- *Wenn ja, wann und wie ist seitens Ihres Ressorts angedacht, den betroffenen Bahnübergang abzusichern?*

Nach ho. Kenntnisstand befindet sich die gegenständlichen Eisenbahnkreuzung auf dem Streckennetz der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH. Die zuständige Behörde für die Festlegung der Art der Sicherung für diese Eisenbahnkreuzung ist daher der Landeshauptmann von Steiermark.

Zu Frage 18:

- *Gibt es eine Liste, welche Bahnübergänge in den nächsten 3 Jahren geschlossen werden sollen und wenn ja, welche Bahnübergänge werden dies sein?*

Die Auflassung von Eisenbahnkreuzungen wird in der Regel zwischen dem Träger der Straßenbaulast und dem Eisenbahnunternehmen vereinbart.

Das Vorliegen der Voraussetzungen für die Zulässigkeit der Auflassung einer Eisenbahnkreuzung ist durch die Behörde im Rahmen eines verwaltungsbehördlichen Ermittlungsverfahrens im Einzelfall zu klären.

Eine Liste, welche Bahnübergänge in den nächsten drei Jahren aufgelassen werden, gibt es daher nicht.