

Anfrage

der Abgeordneten Andreas Ottenschläger

Kolleginnen und Kollegen

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend günstigerer Bau von Eisenbahnkreuzungen auf Basis des Kostenvergleichs zwischen den ÖBB und der NÖVOG

Es ist gemeinsames Ziel der Verkehrspolitik Eisenbahnkreuzungen sicherer zu machen. Unfälle mit teils tödlichem Ausgang sollen vermieden werden. Für viele, vor allem kleine Gemeinden stellt die Beteiligung an diesem Vorhaben aber eine massive, oft unlösbare finanzielle Belastung dar.

Der Niederösterreichische Verkehrslandesrat Mag. Karl Wilfing führt seit fast zwei Jahren Gespräche mit dem BMVIT und den ÖBB, um mehr Kostenwahrheit bei der Errichtung von Eisenbahnkreuzungen zu erreichen. Im Bestreben die Kostenstrukturen und die finanziellen Aufwände besser zu verstehen, wurden gemeinsam mit den ÖBB "Standardtypen" von Bahnübergängen festgelegt. Für die jeweiligen Eisenbahnkreuzungstypen wurden dann die Kosten seitens der ÖBB dargestellt. Anschließend hat man die landeseigene NÖVOG herangezogen, um unter denselben Bedingungen nachzurechnen, was die Errichtung der ausgewählten Bahnkreuzungen in ihrem Auftrag kosten würde (siehe Beilage).

Bei einer Kreuzung der Erlaufalbahn (km 15,547) ergab dies unter Anwendung des von den ÖBB verbauten Sicherheitsstandards SIL4 eine Ersparnis von EUR 137.000,- (35%). Insgesamt würde eine durchschnittliche Reduktion der Baukosten von 35% bei 750 ÖBB-Eisenbahnkreuzungen alleine in Niederösterreich eine Ersparnis von mindestens 105 Millionen Euro bedeuten (Annahme 750 Eisenbahnkreuzungen x EUR 140.000,- Ersparnis).

Unter Anwendung des bei der gefahrenen Höchstgeschwindigkeit ausreichenden Sicherheitsstandards SIL2 (Gefährdungsrate bei SIL2 liegt bei 10^{-7} bis 10^{-6} pro Stunde – das bedeutet, dass sich, rein rechnerisch, alle 114 Jahre ein Ausfall ereignet; Bei SIL4 erhöht sich dieser Zeitraum auf 1140 Jahre) ergibt sich sogar eine Ersparnis von EUR 160.000,- - das entspricht 41% - für den Steuerzahler. Die Züge der NÖVOG befahren keine Hochleistungsstrecken und sind mit einer maximalen Reisegeschwindigkeit von 80km/h unterwegs, weshalb hier der Sicherheitsstandard SIL2 verbaut wird. Aber auch die ÖBB

fahren auf vielen Bahnstrecken in Niederösterreich mit weniger als 80 Stundenkilometern, verbauen aber dennoch - auf Kosten der Steuerzahler - den Standard SIL4 wie für Hochgeschwindigkeitsstrecken.

Daher stellen die unterfertigten Abgeordneten nachstehende

Anfrage:

1. Was unternehmen Sie grundsätzlich, damit Gemeinden mit der vorgesehenen Kostenbeteiligung bei der Sicherung von Eisenbahnkreuzungen nicht überfordert werden?
2. Wie beurteilen Sie die deutlichen Unterschiede im Vergleich der Errichtungskosten zwischen den ÖBB und der NÖVOG unter Anwendung des exakt gleichen Sicherheitsstandards SIL4?
3. Warum wird nicht zwischen Bahnstrecken, die im Hochleistungsbetrieb mit mehr als 80km/h befahren werden, und Regionalbahnen mit deutlich weniger Belastung und geringeren Reisegeschwindigkeiten unterschieden?
4. Wie hoch schätzen Sie den Kostenanteil an den Gesamtkosten der durch die ÖBB errichteten Eisenbahnkreuzungen ein, der aufgrund betriebsinterner Vorschriften und Overheadkosten entstehen?
5. Werden Sie als Eigentümerversreter der ÖBB und als Vertreter der Steuerzahler dafür Sorge tragen, dass die ÖBB an der - offensichtlich möglichen - Reduktion der Errichtungskosten von Eisenbahnkreuzungen mitwirken?

Beilage





Eisenbahnkreuzungstypen Kostenvergleich ÖBB - NÖVOG

auf Bahnstrecken <= 80 km/h vmax

Sicherungsart	Lichtzeichenanlage (LZA) EKÜS						LZA + Vollschranken EKÜS							
	Erlaufthalbahn km 15,547 V bahnseitig 60 km/h			NÖVOG 1:1 zu ÖBB		NÖVOG SIL2 zu ÖBB		Erlaufthalbahn km 13,985 V bahnseitig 60 km/h			NÖVOG 1:1 zu ÖBB		NÖVOG SIL2 zu ÖBB	
	ÖBB	NÖVOG 1:1	NÖVOG SIL2	abs.	rel.	abs.	rel.	ÖBB	NÖVOG 1:1	NÖVOG SIL2	abs.	rel.	abs.	rel.
Kostenpositionen / Kosten in €														
Sicherungstechnik	146.000	112.500	90.000	-33.500	-23%	-56.000	-38%	186.800	145.500	116.400	-41.300	-22%	-70.400	-38%
Bautechnik	130.000	77.927	77.927	-52.073	-40%	-52.073	-40%	190.000	106.527	106.527	-83.473	-44%	-83.473	-44%
E-Dienst	20.000	15.173	15.173	-4.827	-24%	-4.827	-24%	25.000	15.173	15.173	-9.827	-39%	-9.827	-39%
F-Dienst	10.000	2.209	2.209	-7.791	-78%	-7.791	-78%	10.000	2.209	2.209	-7.791	-78%	-7.791	-78%
Projektm., Gutachten, Abnahme, Zus.	50.000	16.600	16.600	-33.400	-67%	-33.400	-67%	50.000	16.600	16.600	-33.400	-67%	-33.400	-67%
Gleiseindeckung	30.000	25.000	25.000	-5.000	-17%	-5.000	-17%	30.000	25.000	25.000	-5.000	-17%	-5.000	-17%
SUMME	386.000	249.409	226.909	-136.591	-35%	-159.091	-41%	491.800	311.009	281.909	-180.791	-37%	-209.891	-43%

auf Bahnstrecken > 80 km/h vmax

Sicherungsart	LZA Fernüberwachung (FÜ)				LZA + Halbschr./Vollschr. FÜ/1-gleisig				LZA + Halbschr./Vollschr. FÜ/mehrgleisig			
	V bahnseitig 120 km/h		NÖVOG zu ÖBB		V bahnseitig 120 km/h		NÖVOG zu ÖBB		V bahnseitig 140 km/h		Schätzung zu ÖBB	
	ÖBB	NÖVOG 1:1	abs.	rel.	ÖBB	NÖVOG 1:1	abs.	rel.	ÖBB	Schätzung	abs.	rel.
Kostenpositionen / Kosten in €												
Sicherungstechnik	146.000	112.500	-33.500	-23%	188.000	145.500	-42.500	-23%	188.000	188.000	0	0%
Bautechnik	200.000	112.100	-87.900	-44%	260.000	145.700	-114.300	-44%	350.000	192.500	-157.500	-45%
E-Dienst	35.000	15.173	-19.827	-57%	35.000	15.173	-19.827	-57%	35.000	15.173	-19.827	-57%
F-Dienst	15.000	2.209	-12.791	-85%	15.000	2.209	-12.791	-85%	15.000	2.209	-12.791	-85%
Projektm., Gutachten, Abnahme, Zus.	50.000	16.600	-33.400	-67%	50.000	16.600	-33.400	-67%	50.000	16.600	-33.400	-67%
Gleiseindeckung	30.000	25.000	-5.000	-17%	30.000	25.000	-5.000	-17%	30.000	25.000	-5.000	-17%
SUMME	476.000	283.582	-192.418	-40%	578.000	350.182	-227.818	-39%	668.000	439.482	-228.518	-34%

