
1072/J XXIV. GP

Eingelangt am 26.02.2009

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

der Abgeordneten Obernosterer
Kolleginnen und Kollegen

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend **Pfeifsignale der ÖBB im Gailtal**

22 Züge fahren täglich zwischen Hermagor und Görtschach. Auf einer Streckenlänge von 8 km und einer Fahrtdauer von 8 Minuten bedeutet das 21 Pfeifsignale pro Zug und somit 462 Pfeifsignale pro Tag, beginnend um 04.56 Uhr und um 21.18 Uhr endend. Der tägliche Lärmterror mit 98,2 dbA ist für die Anrainer unerträglich. Das Tourismusgebiet Gailtal mit 2 Millionen Nächtigungen pro Jahr (davon 250.000 Nächtigungen/Jahr allein Pressegger See) wird vehement gestört. Die Lärmbelästigung macht die Anrainer krank und ruiniert die Tourismusbetriebe indem sie die Kurgäste vertreibt.

Was die Sicherheitslücken betrifft, so gibt es keine ausreichende Sicherheit durch die Pfeifsignale, denn nur Lichtzeihanlagen, Beschränkungen und Untertunnelungen verbessern die Sicherheit dauerhaft.

462 Hupsignale pro Tag sind kein Sicherheitsaspekt, wie das tragische Unglück auf der Gailtalbahn bei Hermagor in jüngster Zeit beweist. Wirksame Sicherheitsvorkehrungen der ÖBB wurden bis dato nicht durchgeführt.

Die Gailtalbahn hält den Negativrekord in Kärnten mit 109 Übergängen auf 62 Kilometern. Die Sicherheit kann durch eine Langsam-Fahrtstrecke erhöht werden. Die überalterte Bahnübergänge-Struktur, Lärmterror und Sicherheitsmängel tragen zur Entwertung der Grundstücke in der Region bei.

Einzelne Schallspitzen sollen die Grenzen der zumutbaren Störung bei Tag um nicht mehr als 30dbA und nachts um nicht mehr als 20dbA überschreiten. Der gemessene Spitzenwert beträgt im Gailtal allerdings 98,2 dbA.

Die Bürger und Betriebe des Gailtales fordern daher als kurzfristige Maßnahme, dass Pfeif - bzw. Hupsignale nur nach Bedarf und bei Gefahr im Verzug erlaubt werden und als mittelfristige Maßnahme Warnblink-Schrankenanlagen bzw. Untertunnelungen gebaut werden, um endlich die Sicherheit zu erhöhen. Würde der Zug durchschnittlich nur 30 km/h fahren, könnte man die Anzahl der Hupsignale einsparen.

Laut letztem Rechnungshofbericht, die Sicherheit auf Nebenbahnen betreffend, zeigt sich, dass Verbesserungen und Rationalisierungen durchaus notwendig sind. Die Überlagerung bedarfsorientierter und betriebswirtschaftlicher Ansätze mit regionalpolitischen Erwartungen hemmte die bisherige Umsetzung eines Regionalbahnkonzeptes.

Die zuletzt im Jahre 1988 novellierte Eisenbahn-Kreuzungsverordnung von 1961 wurde seither an die technischen und rechtlichen Entwicklungen nicht angepasst. 99 Prozent der Unfälle mit Todesfolge waren auf Nichtbeachtung der Sicherungseinrichtungen der am Unfallgeschehen beteiligten Straßenverkehrsteilnehmer zurückzuführen.

Bei den Sicherungsarten wiesen Schrankenanlagen die geringste Unfallhäufigkeit mit Personenschäden auf, dennoch war im Zeitraum 2000 bis 2006 diese Sicherungsart auf Eisenbahnkreuzungen im ÖBB-Streckennetz rückläufig.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

ANFRAGE

1. Was planen Sie konkret, um die Sicherheitslücken im Gailtal zu schließen?
2. Welche Auswirkungen haben die veralteten Sicherheitseinrichtungen auf Nebenbahnen auf das neue Regionalbahnkonzept?
3. Wird es daher eine Reduktion der Anzahl der Eisenbahnkreuzungen durch Zusammenlegung und Auflassung im Gailtal geben?
4. Im Frühjahr 2006 veranlasste die ÖBB Holding AG durch ihre operativen Aktiengesellschaften die Ausarbeitung eines Regionalbahnkonzeptes. Was wurde davon seither in der Praxis umgesetzt?

5. Warum wurden bisher innovative und billigere Techniken bei Kreuzungssicherungsanlagen trotz einer Empfehlung des Rechnungshofs nicht berücksichtigt?
6. Wieso hat die mit 1.1.2007 eingesetzte Railroad Safety Group der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG die Sicherheitsanforderungen bei der Gailtalbahn nicht kontrolliert?
7. Wie sieht das Verkehrssicherheitsprogramm für Kärnten aus?
8. Welche Lösungsmodelle gibt es für das Gailtal zur Entlastung der Anrainer?
9. 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?
10. Wann ist mit einer Entschärfung bzw. Beseitigung von Gefahrenstellen entlang der Gailtalbahn zu rechnen bzw. wann werden die täglichen 462 Pfeifsignale der ÖBB endgültig abgestellt?