

hierüber zu erstellen und zu veröffentlichen ist.<sup>102</sup> Zum Zeitpunkt der Anfragebeantwortung war die 12-Monatsfrist bereits abgelaufen.

### 5.3 Anfragebeantwortung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 29.05.2009 betreffend „Pilotprojekt Notfallmanagement der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG“<sup>103</sup>

#### 5.3.1 Die Anfrage

Der Abgeordnete zum Nationalrat Lausch (FPÖ) und weitere Abgeordnete haben am 01.04.2009 an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Pilotprojekt Notfallmanagement der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG“ gerichtet.<sup>104</sup> Die Abgeordneten zielen damit auf den Eisenbahnunfall von Lochau (Vorarlberg) vom 29.12.2006 ab. In den Fragen 52 bis 57 beschäftigt sich diese Anfrage nochmals mit der gestörten Schrankenanlage „Glinzendorf“.

#### 5.3.2 Analyse der Anfragebeantwortung vom 29.05.2009

Die Anfragebeantwortung ist vom BMVIT solide, zumindest ausführlich, abgearbeitet worden. „Gegner“ der Anfrage ist nicht das BMVIT, bzw nur am Rande, wenn Behördentätigkeiten analysiert wurden. Eigentlicher „Gegner“ sind die ÖBB. Unter anderem hat diese Anfrage vom 01.04.2009 Nr. 1581/J offenbar bewirkt, dass – wenn schon nicht mit den Mitteln des später gegen die ÖBB Infrastruktur Betrieb AG eingestellten Verbandsverfahrens im Fall Lochau – so doch offenbar durch die Rechtfertigungsprozedur jenes EIU das BMVIT die Ermittlungsarbeit seines damals noch dort eingegliederten Verkehrs-Arbeitsinspektorates (nunmehr beim BMASK) zur Verbesserung des Notfallmanagementsystems positiv gewürdigt hat.

Zum Unfall an der Eisenbahnkreuzung Glinzendorf führte das BMVIT unter anderem aus, bei gestörten Eisenbahnschrankenanlagen seien aufgrund des gegebenen Unfalles in einem Erlass vom April 2008 die in der EKVO normierten Bestimmungen für den Störfall dahingehend interpretiert worden, dass spätestens zwei Stunden nach Störung von Schrankenanlagen die einen „Bahnübergang mit Schranken“ ankündigenden Verkehrszeichen durch ein Straßenverkehrszeichen „Bahnübergang ohne Schranken“ zu überdecken sind und vor der EK das Straßenverkehrszeichen „Halt“ anzubringen ist oder bei Lichtzeichenanlagen vor der EK das Straßenverkehrszeichen „Halt“ anzubringen oder die EK zu bewachen ist, um die Straßenverkehrsteilnehmer entsprechend zu warnen.

<sup>102</sup> Siehe § 15 Abs. 3 UUG in der Fassung BGBl I Nr. 40/2012, unverändert die Fassungen BGBl I Nr. 123/2005 und BGBl I Nr. 2/2008 übernommen habend.

<sup>103</sup> 1638/AB XXIV.GP - Anfragebeantwortung zu 1581/J-NR XXIV.GP

<sup>104</sup> 1581/J XXIV. GP - Anfrage

Das BMVIT kündigte an, in diesem Sinne auch die EKVO umfassend zu novellieren, was mit der EKVO Novelle BGBl II 2012/216 auch erfolgt ist. Entgegen dem Erlass vom April 2008 und der eindeutigen „Zwei Stunden-Positionierung“ der Verkehrsministerin ist allerdings § 97 EKVO nicht zweckentsprechend geändert worden – wohl aus Kostenüberlegungen!

## **5.4 Anfragebeantwortung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 17.11.2009 betreffend „mangelhafte Eisenbahnaufsicht beim Notfallmanagement der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG und bei Eisenbahnkreuzungen“<sup>105</sup>**

### **5.4.1 Die Anfrage**

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Moser (Die Grünen), Freundinnen und Freunde richteten am 17.09.2009 an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie eine schriftliche parlamentarische Anfrage „*betreffend mangelhafte Eisenbahnaufsicht beim Notfallmanagement der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG und bei Eisenbahnkreuzungen*“.<sup>106</sup>

Bemängelt wird in der Anfrage, dass in der AB 1638 (siehe Kapitel 5.3) „*die Antwort von den ÖBB vorformuliert wurde*“.

### **5.4.2 Analyse der Anfragebeantwortung vom 17.11.2009**

Diese Anfragebeantwortung ist nicht näher zu kommentieren. Sie ist eine ergänzende Anfragebeantwortung zum Notfallmanagement der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG und den Eisenbahnkreuzungen der Abgeordneten zum Nationalrat Lausch (FPÖ) und weiterer Abgeordneten vom 01.04.2009.

## **5.5 Anfragebeantwortung des Bundesministeriums für Justiz vom 20.11.2012 betreffend „Eisenbahnunfälle und Verbandsverantwortlichkeitsgesetz“<sup>107</sup>**

### **5.5.1 Die Anfrage**

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Albert Steinhauser (Die Grünen), Freundinnen und Freunde halten in der Anfrage vom 20.09.2012<sup>108</sup> fest, es sei laut Tätigkeitsbericht 2011 der Bundesanstalt für Verkehr zu einem signifikanten Anstieg bei Eisenbahnunfällen gekommen und sei

---

<sup>105</sup> 3013/AB XXIV.GP - Anfragebeantwortung zu 2986/J-NR XXIV.GP

<sup>106</sup> Erlass der Obersten Eisenbahnbehörde vom 11.04.2008, GZ BMVIT-265.000/0003-IV/SCH2/2008

<sup>107</sup> 12431/AB XXIV.GP - Anfragebeantwortung zu 12662/J-NR/2012

<sup>108</sup> 12662/J XXIV. GP-Anfrage