



*Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie*

An die  
Präsidentin des Nationalrates  
Doris Bures  
Parlament  
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0016-I/PR3/2017  
DVR:0000175

Wien, am 26. Juni 2017

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Ottenschläger, Kolleginnen und Kollegen haben am 26. April 2017 unter der **Nr. 12788/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend günstigerer Bau von Eisenbahnkreuzungen auf Basis des Kostenvergleichs zwischen den ÖBB und der NÖVOG gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Vorweg ist zu sagen, dass aus den Aufzeichnungen zu Unfällen im Eisenbahnwesen ganz klar hervorgeht, dass Eisenbahnkreuzungen für Leib und Leben ein Sicherheitsrisiko darstellen. 2016 kam es zu 125 Vorfällen an Eisenbahnkreuzungen. Die Vorfälle umfassen alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Der Großteil der Vorfälle ereignete sich an nicht technisch gesicherten Eisenbahnkreuzungen. Als Unfallursache konnten anhand der Unfalldaten und Untersuchungen des Kuratoriums für Verkehrssicherheit in weiten Teilen Fehlverhalten der StraßenteilnehmerInnen ausgemacht werden. 15 Menschen sind bei diesen Vorfällen im vergangenen Jahr ums Leben gekommen. Es muss das gemeinsame Ziel aller Beteiligten sein, dass sich diese Anzahl weiter reduziert und es zu keinen Toten und Verletzten mehr kommt.

Zu Frage 1:

- *Was unternehmen Sie grundsätzlich, damit Gemeinden mit der vorgesehenen Kostenbeteiligung bei der Sicherung von Eisenbahnkreuzungen nicht überfordert werden?*

Im Zuge der letzten Verhandlungen zum Finanzausgleich hat das bmvit daher proaktiv einen finanziellen Ausgleich für Investitionen und bessere Sicherung von Eisenbahnkreuzungen vorgeschlagen. Dieser Vorschlag mündete in der Einigung zwischen Bund und Ländern, die rund 62 Mio. € an zusätzlichen Bundesmitteln (Zweckzuschüsse des Bundes an die Länder) für den straßenseitigen Aufwand vorsehen. Werden diese Mittel beispielsweise durch die Reduktion von Eisenbahnkreuzungen nicht ausgeschöpft, so ist eine Verwendung für den Öffentlichen Verkehr möglich. Die Mittelvergabe an die Gemeinden und die Errichtung der dafür vorgesehenen „Fonds“ liegt vereinbarungsgemäß im Aufgabenbereich der Länder.

Die Umsetzung ist bereits angelaufen. Beispielsweise hat das Land Niederösterreich bei der letzten LandesverkehrsreferentInnenkonferenz den Entwurf einer diesbezüglichen Förderrichtlinie zur Verteilung der Gelder an die Gemeinden präsentiert.

Die Sicherung und Reduktion von Eisenbahnkreuzungen obliegt der betroffenen Gemeinde und dem jeweiligen Eisenbahninfrastrukturbetreiber. Meiner Information nach gelingt es in den meisten Fällen eine gemeinsame Lösung zu erarbeiten und sich auch bezüglich der dadurch entstandenen Kosten zu einigen. Durch Zusammenlegungen und dadurch bedingte Auflösungen können die Kostenbeiträge der Gemeinden relevant verringert werden.

Zu Frage 2:

- *Wie beurteilen Sie die deutlichen Unterschiede im Vergleich der Errichtungskosten zwischen den ÖBB und der NÖVOG unter Anwendung des exakt gleichen Sicherheitsstandards SI L4?*

Ich möchte betonen, dass es im Interesse des bmvit ist, dass die Investitionen in Eisenbahnkreuzungen unter dem Gesichtspunkt eines effizienten Mitteleinsatzes erfolgen. Weiters darf ich darauf hinweisen, dass es neben der ÖBB noch 12 weitere integrierte Unternehmen und 8 Eisenbahninfrastrukturunternehmen gibt. Die Reduktion von Eisenbahnkreuzungen ist daher keinesfalls ausschließlich ein Thema der ÖBB.

In einer Arbeitsgruppe unter Federführung meines Ressorts bzw. der SCHIG mbH werden derzeit unterschiedliche Herangehensweisen der Infrastrukturbetreiber bei der technischen Sicherung von Eisenbahnkreuzungen verglichen. Zielsetzung ist ein gegenseitiger Know-How-Austausch, um die effizientesten Lösungen für die jeweiligen Bahnbetreiber aufzuzeigen.

Die der gegenständlichen parlamentarischen Anfrage beigelegte Aufstellung der Kosten von ÖBB-Infrastruktur AG und NÖVOG ist meinem Ressort bekannt, sie stellt aber noch kein abschließendes Ergebnis der Arbeitsgruppe dar, da einige wesentliche Fragen noch nicht geklärt werden konnten. Es wurde ein Vergleich zwischen Plankosten (NÖVOG) und Ist-Kosten (ÖBB-Infrastruktur AG) mit den entsprechenden Unschärfen durchgeführt. Die dargestellten Kosten sind somit nicht direkt vergleichbar. Unterschiede bestehen auch aufgrund anderer betrieblicher Rahmenbedingungen (z.B. Bauen unter laufendem Betrieb, Vernetzung der Bahnstrecken). Um aussagekräftigere Ergebnisse zu bekommen, wird aktuell der Vergleich auf Basis von Massenkalkulationen fortgeführt.

#### Zu Frage 3:

- *Warum wird nicht zwischen Bahnstrecken, die im Hochleistungsbetrieb mit mehr als 80 km/h befahren werden, und Regionalbahnen mit deutlich weniger Belastung und geringeren Reisegeschwindigkeiten unterschieden?*

Gemäß der Eisenbahnkreuzungsverordnung (EisbKrV) wird bei der Festlegung der Art der Sicherung unter anderem auch auf die von Ihnen angesprochenen Kriterien wie Geschwindigkeit auf der Schiene und Anzahl der auf der Straße und Schiene verkehrenden Fahrten abgestellt. Die konkrete Umsetzung erfolgt durch den jeweiligen Infrastrukturbetreiber.

#### Zu Frage 4:

- *Wie hoch schätzen Sie den Kostenanteil an den Gesamtkosten der durch die ÖBB errichteten Eisenbahnkreuzungen ein, der aufgrund betriebsinterner Vorschriften und Overheadkosten entstehen?*

Die betriebsinternen Vorschriften bzw. Richtlinien der ÖBB-Infrastruktur AG enthalten klare und eindeutige Festlegungen und orientieren sich an der geltenden Rechtslage. Die Verrechnung der Overheadkosten erfolgt nach wirtschaftlichen Kriterien und ist projektbezogen unterschiedlich zu betrachten.

Zu Frage 5:

- *Werden Sie als Eigentümervertreter der ÖBB und als Vertreter der Steuerzahler dafür Sorge tragen, dass die ÖBB an der - offensichtlich möglichen - Reduktion der Errichtungskosten von Eisenbahnkreuzungen mitwirken?*

Wie eingangs erwähnt, liegt es in meinem Interesse, dass die Errichtungskosten von Eisenbahnkreuzungen unter dem Gesichtspunkt eines möglichst effizienten Kosteneinsatzes erfolgen, zumal es um einen sorgsamem Umgang mit öffentlichen Geldern geht. Auch die ÖBB sind deshalb in hohem Maß an Kostenreduktionen interessiert. Diese darf aber keinesfalls zu Lasten der Sicherheit gehen. Die ÖBB-Infrastruktur AG arbeitet derzeit in Zusammenarbeit mit der SCHIG mbH an einem gemeinsamen Ideenportfolio, wie die Kosten für die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen – bei Aufrechterhaltung der Sicherheit – weiter gesenkt werden können.

Ich möchte in diesem Zusammenhang nochmals auf die oben erwähnte Arbeitsgruppe zum Vergleich der Kosten zwischen ÖBB-Infrastruktur AG und NÖVOG hinweisen, deren Arbeiten noch im Laufen sind.

Mag. Jörg Leichtfried

