

Peter Hanke
Bundesminister

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Walter Rosenkranz
Parlament
1017 Wien

ministerbuero@bmimi.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: 2025-0.480.081

14. August 2025

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dipl.-Ing. Deimek und weitere Abgeordnete haben am 16. Juni 2025 unter der **Nr. 2592/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Umsetzungsgrad der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie viele Eisenbahnkreuzungen bestehen derzeit in Österreich, die unter die Bestimmungen der EisbKrV 2012 fallen?*

Im Jahr 2021 gab es österreichweit 5.017 schienengleiche Eisenbahnübergänge, davon entfielen 3.658 auf öffentliche Eisenbahnkreuzungen und 1.359 auf nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge.

Mit Stichtag 31.12.2024 fielen 2.354 Eisenbahnkreuzungen im ÖBB-Netz, exklusive Geschäftsbereich Graz-Köflacher-Bahn-Infrastruktur (GB KKB-I), unter die Bestimmungen der EisbKrV 2012.

Zu Frage 2:

- *Wie viele dieser Kreuzungen wurden seit Inkrafttreten der EisbKrV 2012 vollständig gemäß den Vorgaben gesichert oder aufgelassen?*

Mit Stichtag 31.12.2024 wurden insgesamt 1.215 Kreuzungen im ÖBB-Netz vollständig gemäß den Vorgaben der EisbKrV 2012 gesichert. Aufgelassen wurden im ÖBB-Netz seit September 2012 mit Stichtag 31.12.2012 bis Stichtag 31.12.2024 insgesamt 508 Eisenbahnkreuzungen.

Zu den Fragen 3 und 4:

- *Wie viele Kreuzungen müssen gemäß der geltenden Novelle (BGBl. II Nr. 300/2023) bis 2029 überprüft und bis 2034 gesichert oder aufgelassen werden?*

- *Welche Fortschritte wurden seit Inkrafttreten der Novelle im Jahr 2023 bei der Umsetzung erzielt? (Bitte um Aufschlüsselung nach Bundesländern)*

Mit Stichtag 31.12.2024 sind bis September 2029 im ÖBB-Netz noch rund 450 Eisenbahnkreuzungen zu überprüfen. Von diesen rund 450 Eisenbahnkreuzungen, welche noch zu überprüfen sind, sollen, aufgrund der Verhandlungen/Gespräche mit den Gemeinden und Landesstraßenverwaltungen, Auflassungen/Zusammenlegungen umgesetzt werden. Da sich im Zuge dieser Verhandlungen/Gespräche immer wieder Änderungen ergeben, kann ich keine konkreten Zahlen nennen bzw. Prognosen abgeben.

Zu Frage 5:

- *Welche konkreten technischen Lösungen (z.B. Schrankenanlagen, Lichtsignale, alternative Systeme) wurden seit 2023 anerkannt oder genehmigt?*

Für Eisenbahnkreuzungen sind folgende technische Arten der Sicherung zulässig:

- Lichtzeichen gem. § 4 Abs. 1 Z 3 EiskrV
- Lichtzeichen mit Schranken gem. § 4 Abs. 1 Z 4 EiskrV

Lichtzeichen mit Schranken gemäß § 4 Abs. 1 Z 4 können als Lichtzeichen mit Halbschranken, als Lichtzeichen mit Vollschraken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume oder als Lichtzeichen mit Vollschraken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume ausgeführt werden.

Im März 2024 ist ein neues Prüfsystem für Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen durch die ÖBB-Infrastruktur AG bekanntgegeben worden. Aktuell sind entsprechende Firmen sowohl mit Lichtzeichen- als auch Schrankenanlagen im Prüfsystem qualifiziert.

Zu Frage 6:

- *Wie hoch sind die durchschnittlichen Kosten für die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung nach geltender Verordnung?*

Die Kosten für die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung hängen stark von den Rahmenbedingungen der spezifischen Eisenbahnkreuzung ab (z.B. technische oder nicht-technische Art der Sicherung, Anzahl notwendiger Vollschraken, Halbschraken, Lichtzeichen, notwendige Verkabelung, Stellwerkstechnologie). Es ist daher nicht möglich, einen durchschnittlichen Kostensatz für die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung nach geltender Verordnung bekanntzugeben.

Zu Frage 7:

- *Welche finanziellen Fördermöglichkeiten bestehen aktuell für Gemeinden zur Umsetzung der EiskrV 2012 und in welchem Ausmaß wurden diese seit 2023 in Anspruch genommen? (Bitte um Aufschlüsselung nach Förderart und Bundesland)*

Gemäß § 29 Abs. 3 FAG 2024 gewährt der Bund den Ländern in den Jahren 2017 bis 2034 für Eisenbahnkreuzungen auf Gemeindestraßen Zweckzuschüsse in Höhe von 4,81 Millionen Euro jährlich.

Der Zweckzuschuss wird auf die Länder wie folgt aufgeteilt:

Land	Anteil in %	Euro
Burgenland	4,40 vH	211.640,00
Kärnten	6,80 vH	327.080,00
Niederösterreich	38,80 vH	1.866.280,00
Oberösterreich	21,50 vH	1.034.150,00
Salzburg	4,60 vH	221.260,00
Steiermark	15,90 vH	764.790,00
Tirol	7,30 vH	351.130,00
Vorarlberg	0,20 vH	9.620,00
Wien	0,50 vH	24.050,00
Summe	100,00 vH	4.810.000,00

Diese Bundesmittel sowie die gemäß § 13 Abs. 2 FAG aus den Ertragsanteilen finanzierten Beiträge der Gemeinden sind von den Ländern (ohne Wien) für Kostenbeiträge an Gemeinden an Investitionen in Eisenbahnkreuzungen auf Gemeindestraßen seit dem Inkrafttreten der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 – EiskrV, BGBl. II Nr. 216/2012, zu verwenden und zwar unabhängig davon, ob die Investition durch die Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 verursacht wurde.

Die Höhe des Kostenbeitrags ist von den Ländern (ohne Wien) auf Basis von Richtlinien festzulegen, wobei im Regelfall ein Eigenfinanzierungsanteil der Gemeinden vorzusehen ist. Nicht verbrauchte Mittel sind einer Rücklage zuzuführen; endgültig nicht benötigte Mittel sind vom Land für Zwecke des öffentlichen Personen- und Regionalnahverkehrs zu verwenden. In welchem Ausmaß die Kostenbeiträge seit 2023 in Anspruch genommen wurden ist meinem Ressort nicht bekannt, da die Abwicklung mit den Gemeinden den Ländern obliegt. Nähere Informationen wären bei der Förderstelle des jeweiligen Landes zu erfragen.

Mit diesen Zweckzuschüssen sowie den sonstigen finanziellen Leistungen nach diesem Bundesgesetz sind alle Ansprüche der Länder und Gemeinden aus der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 in ihrer Stamfassung in Verbindung mit der Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften, BGBl. I Nr. 53/1999, abgegolten.

Im Übrigen darf auf Seite 60ff des Rechnungshofberichts vom September 2023, III–1013 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXVII. GP

Rechnungshof 2023–0.634.677 (005.008), verwiesen werden.

Zu Frage 8:

- *Welche zusätzlichen finanziellen Unterstützungsmaßnahmen sind für besonders belastete Gemeinden vorgesehen oder geplant?*

§ 27 FAG sieht einen jährlichen Betrag zur Finanzkraftstärkung von Gemeinden vor.

Zusätzlich zu den Zweckzuschüssen des Bundes sind - wie schon in meinen Ausführungen zu Fragepunkt 7 ausgeführt - keine weiteren finanziellen Unterstützungsmaßnahmen des Bundes geplant.

Dazu darf ich jedoch noch anmerken, dass die Höhe des Kostenbeitrags von den Ländern auf Basis von Richtlinien festgelegt wird, wobei evtl. Kriterien betreffend den Eigenfinanzierungsanteil von besonders belasteten Gemeinden vorgesehen werden könnten.

Zu Frage 9:

- *Gibt es laufende oder geplante Evaluierungen zur Wirksamkeit der Novelle in Bezug auf Umsetzbarkeit, Sicherheit und Gemeindeentlastung?*

Die letzte Evaluierung zur EisbKrV 2012 fand im Zuge des Rechnungshofberichts vom September 2023, III-1013 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXVII. GP Rechnungshof 2023-0.634.677 (005.008), statt.

Zu Frage 10:

- *Wie wird sichergestellt, dass kleine und finanzschwache Gemeinden nicht durch die Umsetzungspflichten überfordert werden?*

Vor der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung gemäß der EisbKrV 2012 ist zu prüfen, ob diese beispielsweise mangels Verkehrserfordernis oder wegen Unfallhäufung ersatzlos aufgelassen werden kann. In diesem Fall hat die Gemeinde keine Kosten zu tragen.

In der einvernehmlichen Regelung über die Kostentragung für eine Sicherungsanlage zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast (Gemeinde) könnte anstatt einer Pauschalzahlung, eine jährliche Zahlung (Ratenzahlung) vereinbart werden.

Zu den Fragen 11 und 12:

- *Ist geplant, eine zentrale technische Beratungsstelle oder einen Ansprechpartner für Gemeinden zur Verfügung zu stellen, um den Planungs- und Abstimmungsaufwand mit den Infrastrukturbetreibern zu verringern?*
- *Wie hoch ist der aktuelle Anteil der Kosten, der von Gemeinden selbst getragen werden muss, und gibt es Überlegungen, diesen Anteil zu reduzieren?*

Sofern kein Einvernehmen über die Regelung der Kostentragung zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast erzielt wird, sind gem. § 48 Abs. 2 EisbG die Kosten für die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung und deren künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung je zur Hälfte vom Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast zu tragen.

Falls es das Eisenbahnunternehmen oder der Träger der Straßenbaulast beantragen, hat die Behörde ohne Berücksichtigung der im Abs. 2 festgelegten Kostentragungsregelung zu entscheiden. § 48 Abs. 3 EisbG sieht unter den dort vorgesehenen Voraussetzungen die Entscheidung einer Verwaltungsbehörde in einem Verwaltungsverfahren über die Kostentragung vor, wobei sowohl das Ausmaß der relevanten Kosten als auch deren Aufteilung auf das Eisenbahnunternehmen und einen Träger der Straßenbaulast festzulegen ist.

Zu den Fragen 13 und 14:

- *Gibt es ein zentrales Monitoring-System oder eine Datenbank, in der der aktuelle Sicherungsstatus sämtlicher Eisenbahnkreuzungen österreichweit erfasst wird?*
 - a. *Falls ja, wer ist für die Pflege und Aktualisierung dieser Datenbank verantwortlich?*
 - b. *Falls ja, ist diese öffentlich einsehbar?*
 - i. *Falls ja, wo?*
 - ii. *Falls nein, warum nicht?*
- *Wie oft wird der Umsetzungsstand auf Bundesebene evaluiert und mit welchen Indikatoren?*

Die jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen führen eine Datenbank über die Eisenbahnkreuzungen inklusive Sicherungsart in ihrem Streckennetz. Diese Datenbanken sind nicht öffentlich einsehbar, es gibt jedoch keine zentrale Datenbank.

Im Jahr 2021 wurde der Umsetzungsstand für ganz Österreich durch das damalige BMK evaluiert. Aufgrund der Rückmeldungen von Eisenbahnbehörden der Länder und den Eisenbahnunternehmen war davon auszugehen, dass die festgelegte Überprüfungsfrist höchstwahrscheinlich nicht eingehalten werden kann. Dies führte dann zu einer Verlängerung der Überprüfungsfrist um 5 Jahre mit Novelle der EisebKrV 2012, BGBl. II Nr. 300/2023.

Nach den Übergangsbestimmungen der EisebKrV 2012 idF. BGBl. II Nr. 300/2023 sind die jeweiligen Eisenbahnbehörden verpflichtet die Eisenbahnkreuzungen, die gemäß der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 gesichert sind, bis spätestens 1. September 2029 gemäß § 49 Abs. 2 EisebG zu überprüfen.

Gemäß § 12 EisebG ist der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur als Behörde zuständig für alle Eisenbahnkreuzungen an Hauptbahnen und der jeweilige Landeshauptmann für solche an Nebenbahnen.

Eine Evaluierung des Umsetzungsstandes für die in die Zuständigkeit des BMIMI fallenden Eisenbahnkreuzungen findet einmal jährlich statt.

Die letzte umfassende Evaluierung zur EisebKrV 2012 fand im Zuge des Rechnungshofberichts vom September 2023, III–1013 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXVII. GP Rechnungshof 2023–0.634.677 (005.008), statt.

Zu Frage 15:

- *Welche Zielwerte wurden für die jährliche Sicherung bzw. Reduktion unsicherer Eisenbahnkreuzungen definiert?*

Ich darf festhalten, dass alle Eisenbahnkreuzungen entweder nach der EisebKrV 2012 oder nach der Eisenbahnkreuzungs-Verordnung 1961 durch einen Bescheid gesichert sind.

Nach den Übergangsbestimmungen der EisebKrV 2012 idF. BGBl. II Nr. 300/2023 sind die jeweiligen Eisenbahnbehörden verpflichtet die Eisenbahnkreuzungen, die gemäß der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 gesichert sind, bis spätestens 1. September 2029 gemäß § 49 Abs. 2 EisebG zu überprüfen.

Am Anfang des Jahres werden von der Behörde die zu überprüfenden Eisenbahnkreuzungen gemeinsam mit dem betreffenden Eisenbahnunternehmen festgelegt. Sofern an Eisenbahnkreuzungen eine Unfallhäufigkeit festgestellt wird, werden diese anlassbezogen

prioritär behandelt. In solchen Fällen wird die Möglichkeit einer Auflassung oder die Sicherung gemäß der EiskrV in Verbindung mit verkehrlichen Maßnahmen geprüft.

Zu den Fragen 16 und 17:

- *Rechnen Sie bei jetzigem Umsetzungsstand und –geschwindigkeit mit einer fristgerechten Umsetzung der EiskrV 2012 bzw. ihrer Novelle?*
- *Welche Maßnahmen treffen Sie für den Fall, dass die Umsetzung nicht fristgerecht erfolgt?*

Es sind keine alternativen Maßnahmen geplant, da nach derzeitigem Umsetzungsstand von der Einhaltung der Überprüfungsfrist mit 1. September 2029 auszugehen ist.

Zu Frage 18:

- *Wie viele Eisenbahnkreuzungen wurden seit 2012 ersatzlos aufgelassen und aus welchem Grund (z.B. Verkehrsrelevanz, Unwirtschaftlichkeit)?*

Im ÖBB-Netz wurden seit September 2012 mit Stichtag 31.12.2012 bis Stichtag 31.12.2024 insgesamt 508 Eisenbahnkreuzungen aufgelassen. Die Gründe dafür sind z.B. die Verkehrserfordernisse der Straße und der Schiene oder Gesamtpaketlösungen mit Gemeinden (z.B. im Zusammenhang mit der Modernisierung von Bahnhöfen).

Zu den Fragen 19 und 21:

- *Wie wird der Kostenanteil zwischen Bund, Ländern, Bahnbetreibern und Gemeinden bei Sicherungsmaßnahmen derzeit verteilt?*
- *Gibt es eine standardisierte Kostenbeteiligungsregelung oder ist diese jeweils individuell zu verhandeln?*

Sofern kein Einvernehmen über die Regelung der Kostentragung zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast erzielt wird, sind gem. § 48 Abs. 2 EiskrG die Kosten für die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung und deren künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung je zur Hälfte vom Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast zu tragen.

Falls es das Eisenbahnunternehmen oder der Träger der Straßenbaulast beantragen, hat die Behörde ohne Berücksichtigung der im Abs. 2 festgelegten Kostentragungsregelung zu entscheiden. § 48 Abs. 3 EiskrG sieht unter den dort vorgesehenen Voraussetzungen die Entscheidung einer Verwaltungsbehörde in einem Verwaltungsverfahren über die Kostentragung vor, wobei sowohl das Ausmaß der relevanten Kosten als auch deren Aufteilung auf das Eisenbahnunternehmen und einen Träger der Straßenbaulast festzulegen ist.

Zu Frage 20:

- *Welche Kosten fallen typischerweise für Gemeinden an (z.B. Planungsleistungen, Grundeinlösen, laufender Betrieb)?*

Die Kosten für die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung bestehen aus den Errichtungskosten und die durch die künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung der umgestalteten Anlagen erwachsenden Kosten. Die konkreten Kosten sind abhängig von der Art der Sicherung (insb. technisch, nicht-technisch) und der konkreten Ausgestaltung der Anlage (z.B. zweiteilige oder

vierteilige Schrankenanlage). Sofern für die Errichtung der Sicherungsanlage Fremdgrund benötigt wird, wird eine Grundeinlöse erforderlich sein.

Zu Frage 22:

- *Wie beurteilt das Ministerium die langfristige Finanzierbarkeit der EisbKrV 2012 für strukturschwache Gemeinden?*

Hier darf ich auf meine Ausführungen zu den Fragepunkten 7, 8 und 10 verweisen.

Zu Frage 23:

- *Wie viele Sicherungsprojekte befinden sich aktuell in Planung, wie viele in Umsetzung und wie viele wurden seit der Novelle abgeschlossen?*

Aufgrund von laufenden Herausforderungen (Bescheidbeschwerden, Verschiebungen, etc.) kann ich dazu keine konkreten Zahlen nennen.

Zu Frage 24:

- *Wie lange dauert im Durchschnitt das Verfahren von der Antragstellung bis zur Fertigstellung einer Sicherungsmaßnahme?*

Beim Sicherungsverfahren von Eisenbahnkreuzungen gem. § 49 Abs. 2 EisbG handelt es sich um Verfahren das von Amts wegen geführt wird. Eine Antragstellung ist dafür nicht erforderlich. Von der behördlichen Anordnung bis zur Inbetriebnahme einer technischen Sicherungsanlage kann es bis zu zwei Jahre dauern. Die Umsetzung kann sich durch ein allfälliges Beschwerdeverfahren gegen den Bescheid verzögern.

Zu Frage 25:

- *Welche Hauptgründe werden für Verzögerungen bei der Umsetzung genannt (z.B. Genehmigungsdauer, Ressourcenmangel, technische Probleme)?*

Bei der Vielzahl an zu überprüfenden Eisenbahnkreuzungen (mehrere Tausend) liegt der limitierende Faktor vor allem bei der Ausführung in der Leistungsfähigkeit des Marktes und in den limitierten personellen Ressourcen in den Behörden und Eisenbahnunternehmen.

Zu Frage 26:

- *Gibt es standardisierte Verfahrensabläufe und Mustervorlagen für Gemeinden zur schnelleren Abwicklung?*

Das Verfahren zur Sicherung einer Eisenbahnkreuzung ist durch das AVG, das EisbG und die EisbKrV 2012 vorgegeben. Die technischen Unterlagen und Planunterlagen werden durch das Eisenbahnunternehmen nach den Anforderungen der EisbKrV 2012 erstellt. Die jeweiligen Unterlagen sind abhängig von den örtlichen Verhältnissen und technischen Voraussetzungen. Eine pauschale Mustervorlage für alle Eisenbahnkreuzungen zu erstellen ist daher nicht möglich.

Zu Frage 27:

- *Wer trägt die Verantwortung bzw. Haftung im Falle eines Unfalls an einer Eisenbahnkreuzung, deren Sicherung noch ausständig ist?*

Alle Eisenbahnkreuzungen sind entweder nach der EisebKrV 2012 oder nach der Eisenbahnkreuzungs-Verordnung 1961 durch einen Bescheid gesichert.

Die Haftung im Falle eines Unfalls hängt von den Umständen des Einzelfalls ab und ist von den ordentlichen Gerichten zu klären.

Zu Frage 28:

- *Gibt es eine rechtliche Verpflichtung für Gemeinden zur Umsetzung bestimmter Sicherungsmaßnahmen auch ohne finanzielle Unterstützung?*

Gemäß § 3 EisebKrV hat das Eisenbahnunternehmen Eisenbahnkreuzungen nach Maßgabe dieser Verordnung unabhängig davon, in welchem Ausmaß das Eisenbahnunternehmen und der Träger der Straßenbaulast die hieraus erwachsenden Kosten zu tragen haben, zu sichern.

Das Sicherungsverfahren gem. § 49 Abs. 2 EisebG ist von der Kostentragung gem. § 48 Abs. 2-4 EisebG getrennt. Um die von den Eisenbahnbehörden bescheidmäßig festgelegte Art der Sicherung in der vorgegebenen Frist umzusetzen, hatten die Eisenbahnunternehmen vorläufig die Kosten zu tragen, auch wenn es (noch) kein Einvernehmen mit der Gemeinde über die Kostentragung gibt. Sofern kein Einvernehmen zustande kommt, kommen die Bestimmungen des § 48 Abs. 2-4 EisebG zur Anwendung.

Bezüglich der finanziellen Unterstützung siehe meine Ausführungen zu Fragepunkt 7.

Zu Frage 29:

- *Wie wird mit Fällen umgegangen, in denen sich Gemeinden der Umsetzung aus finanziellen Gründen verweigern oder die Umsetzung nicht möglich ist?*

Gemäß § 3 EisebKrV hat das Eisenbahnunternehmen Eisenbahnkreuzungen nach Maßgabe dieser Verordnung unabhängig davon, in welchem Ausmaß das Eisenbahnunternehmen und der Träger der Straßenbaulast die hieraus erwachsenden Kosten zu tragen haben, zu sichern.

Sofern die Umsetzung der Art der Sicherung gemäß EisebKrV nicht möglich ist, wäre die Eisenbahnkreuzung aufzulassen.

Das Sicherungsverfahren gem. § 49 Abs. 2 EisebG ist von der Kostentragung gem. § 48 Abs. 2-4 EisebG getrennt. Um die von den Eisenbahnbehörden bescheidmäßig festgelegte Art der Sicherung in der vorgegebenen Frist umzusetzen, hatten die Eisenbahnunternehmen vorläufig die Kosten zu tragen, auch wenn es (noch) kein Einvernehmen mit der Gemeinde über die Kostentragung gibt. Sofern kein Einvernehmen zustande kommt, kommen die Bestimmungen des § 48 Abs. 2-4 EisebG zur Anwendung.

Sofern kein Einvernehmen über die Regelung der Kostentragung zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast erzielt wird, sind gem. § 48 Abs. 2 EisebG die Kosten für die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung und deren künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung je zur Hälfte vom Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast zu tragen.

Falls es das Eisenbahnunternehmen oder der Träger der Straßenbaulast beantragen, hat die Behörde ohne Berücksichtigung der im Abs. 2 festgelegten Kostentragungsregelung zu entscheiden. § 48 Abs. 3 EisebG sieht unter den dort vorgesehenen Voraussetzungen die Entscheidung einer Verwaltungsbehörde in einem Verwaltungsverfahren über die Kostentragung vor, wobei sowohl das Ausmaß der relevanten Kosten als auch deren Aufteilung auf das Eisenbahnunternehmen und einen Träger der Straßenbaulast festzulegen ist.

Bezüglich der finanziellen Unterstützung siehe meine Ausführungen zu Fragepunkt 7.

Zu den Fragen 30 und 31:

- *Welche Informations- und Schulungsangebote stellt der Bund den Gemeinden zur Verfügung, um diese über ihre Pflichten und Fördermöglichkeiten im Rahmen der EisebKrV 2012 aufzuklären?*
- *Wird eine zentrale Beratungsstelle beim Bund oder bei den Ländern zur technischen und rechtlichen Unterstützung von Gemeinden in Erwägung gezogen?*

Eigene Informations- und Schulungsangebote seitens des Bundes gibt es nicht. Auch eigene Beratungsstelle zur technischen und rechtlichen Unterstützung von Gemeinden für die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen gibt es nicht. Die Gemeinden können sich jederzeit mit ihren Fragen an das BMIMI wenden, wo eine Auskunft durch die Fachabteilungen erfolgt. Ein Bedarf für eine eigene (ausschließliche) Beratungsstelle für diese Angelegenheiten war bisher nicht gegeben.

Zu Frage 32:

- *Inwiefern werden Gemeinden bei der Öffentlichkeitsarbeit und Sicherheitserziehung im Zusammenhang mit Bahnübergängen unterstützt?*

Seit rund 15 Jahren gibt es bei der ÖBB-Infrastruktur AG die Initiative Sicherheit macht Schule. Bei diesen speziell für Schüler:innen entwickelten und für Schulen kostenlosen Sicherheitsvorträgen geht es um Bewusstseinsbildung für sicheres Verhalten auf Bahnanlagen. Spezielle Sicherheitsbotschafter:innen, das sind ÖBB-Mitarbeiter:innen, besuchen für kurzweilige, interaktive Vorträge mit zahlreichen Bildern und Videos Schulen in ganz Österreich und klären über die Besonderheiten im Bahnverkehr auf.

Unterstützt wird die Sicherheitsinitiative Sicherheit macht Schule vom Bildungsministerium. Sicherheitsvorträge an Schulen können per Mail an Sicherheitmachtschule@oebb.at angefragt werden.

Dank langjähriger und intensiver Zusammenarbeit mit Partnern wie ÖAMTC, ARBÖ, KfV und dem Zivilschutzverband ist die ÖBB-Infrastruktur AG mehrmals Jährlich auf Veranstaltungen für Kinder und Jugendliche zum Thema Verkehrssicherheit (z. B. YoMoCon, Safety-Tour) vertreten.

Vertiefende Infos, Sicherheitsvideos und Expert:innen-Interviews finden sich auf der Website unter www.passaufdichauf.at oder allgemein unter www.oebb.at/sicherheit.

Zu Frage 33:

- *Wie haben sich Unfallzahlen an Eisenbahnkreuzungen seit Inkrafttreten der EisbKrV 2012 entwickelt? (Bitte um Aufschlüsselung nach Jahren ab 2012 sowie nach Bundesland)*

Hier verweise ich auf die meiner Anfragebeantwortung angeschlossenen Beilage.

- a. Wie viele der Unfälle entfielen auf Kreuzungen mit technischer Sicherung (Schraken, Lichtzeichen)?*

Seit Inkrafttreten der EisbKrV im Jahr 2012 ereigneten sich mit Stichtag 31.12.2024 415 Zusammenpralle auf technisch gesicherten Eisenbahnkreuzungen (Lichtzeichen und/oder Schranken).

- b. Wie viele der Unfälle entfielen auf ungesicherte Kreuzungen?*

Jede Eisenbahnkreuzung ist gesichert, entweder nicht-technisch durch Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes mit Verkehrszeichen wie Stopptafel oder Andreaskreuz, oder durch Bewachung oder technisch gesichert mit Lichtzeichen und/oder Schranken. Im österreichischen Schienennetz existieren daher keine ungesicherten Eisenbahnkreuzungen.

Seit Inkrafttreten der EisbKrV im Jahr 2012 ereigneten sich mit Stichtag 31.12.2024 471 Zusammenpralle auf nicht-technisch gesicherten Eisenbahnkreuzungen.

Beilage

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

