


# 4287/AB

vom 27.03.2026 zu 4767/J (XXVIII. GP)

 Bundesministerium  
Innovation, Mobilität  
und Infrastruktur

[bmimi.gv.at](http://bmimi.gv.at)

**Peter Hanke**  
Bundesminister

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

[ministerbuero@bmimi.gv.at](mailto:ministerbuero@bmimi.gv.at)  
+43 1 711 62-658000  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Österreich

Geschäftszahl: 2026-0.082.699

27. März 2026

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dipl.-Ing. Deimek und weitere Abgeordnete haben am 27. Jänner 2026 unter der **Nr. 4767/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Massive Kostenunterschiede bei der Sanierung von Eisenbahnkreuzungen“ an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3:

- *Wie hoch waren die durchschnittlichen Kosten der ÖBB-Infrastruktur AG für die Sanierung einer Eisenbahnkreuzung in den Jahren 2020 bis 2025? (Bitte um jährliche Aufschlüsselung)*
- *Wie hoch waren die durchschnittlichen Kosten der ÖBB-Infrastruktur AG für die Sanierung einer Eisenbahnkreuzung in den Jahren 2020 bis 2025, aufgeschlüsselt nach Bundesländern?*
- *Wie viele Eisenbahnkreuzungen wurden von der ÖBB-Infrastruktur AG in den Jahren 2020 bis 2025 saniert? (Bitte um Aufschlüsselung nach Bundesländern und Jahren)*

Unter den durchschnittlichen Kosten für Sanierungen im Sinne dieser Frage werden Neuerrichtungen, Reinvestitionen und Anpassungen verstanden. 2020 fielen Kosten in Höhe von € 177,3 TEUR an, 2021 waren es € 209,2 TEUR, 2022 € 229,8 TEUR, 2023 € 493,4 TEUR, 2024 € 328,1 TEUR und 2025 € 538,5 TEUR. Im Burgenland wurden 2020 acht, 2021 sieben und 2022 eine Eisenbahnkreuzungen saniert, in Kärnten waren es 2020 vier, 2022 zehn, 2023 insgesamt 13, 2024 sechs und 2025 eine. In Niederösterreich wurden 2020 132, 2021 45, 2022 40, 2023 zehn, 2024 elf und 2025 fünf Eisenbahnkreuzungen saniert, in Oberösterreich waren es 2020 37, 2021 18, 2022 25, 2023 21, 2024 20 und 2025 25. In Salzburg wurden 2020 und 2024 je eine, 2021 vier und 2025 drei und in der Steiermark 2020 und 2024 je acht, 2021 fünf, 2022 und 2023 je drei sowie 2025 zehn Eisenbahnkreuzungen saniert.

In Tirol wurden 2020 zehn, 2022 und 2023 je zwei und 2024 und 2025 je eine Eisenbahnkreuzungen, in Vorarlberg 2023 eine Eisenbahnkreuzung saniert. In Wien waren es in Jahren 2020 und 2024 je eine, 2021 vier und 2022 drei.

Zu Frage 4:

- *Welche konkreten Leistungsbestandteile umfasst eine EBK-Sanierung durch die ÖBB-Infrastruktur AG und wie setzen sich die Kosten im Einzelnen zusammen? (Bitte um detaillierte Aufschlüsselung nach Kostenkategorien wie Personal, Material, Planung, Verwaltung etc.)*

Die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung ist durch die Behörde gemäß § 49 Abs 2 EISbG iVm EISbKrV nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse im jeweiligen Einzelfall anzuordnen. Umzusetzen und in die zwischen den Verkehrsträgern aufzuteilende Kostenmasse miteinzubeziehen sind jene Maßnahmen und Kosten, die für die jeweilige behördlich angeordnete Sicherung der Eisenbahnkreuzung erforderlich sind

Unter den Errichtungskosten einer Eisenbahnkreuzung wird diesbezüglich alles verstanden, was für die Herstellung der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung aufgewendet wird oder geworden ist. Hierbei fließt einerseits das Entgelt für gekaufte oder zukaufende Gegenstände und andererseits das Entgelt für geleistete oder zu leistende Arbeit ein.

Die Leistungsbestandteile der (Neu-)Errichtung oder Anpassung einer Eisenbahnkreuzung wurden im Zuge der Richtlinienerstellung der Länder für die Gewährung von Kostenbeiträgen an Gemeinden für Investitionen in Eisenbahnkreuzungen in die Kategorien Projektierungskosten, Sicherungstechnik, Bautechnik, Elektro-Dienst, Fernmelde-Dienst, Gleiseindeckung, Stellwerksanbindung bzw. Anbindung Betriebsführungszentrale sowie allfällige Nachlässe unterteilt.

Zu den Fragen 5, 6, 9, 10 und 12:

- *Ist dem Ministerium bekannt, dass andere Infrastrukturbetreiber wie die NÖVOG oder die Regiobahn vergleichbare Sanierungen zu deutlich geringeren Kosten durchführen?*
  - a. *Falls ja, welche Maßnahmen wurden im Rahmen der Aufsichtspflicht eingeleitet, um diesen massiven Kostenunterschieden auf den Grund zu gehen?*
  - b. *Falls nein, wird das Ministerium entsprechende Erhebungen veranlassen?*
- *Worauf führt die ÖBB-Infrastruktur AG die im Vergleich zu anderen Anbietern erheblich höheren Kosten für EBK-Sanierungen zurück?*
- *Wurden seitens der ÖBB-Infrastruktur AG oder des Ministeriums Benchmarking-Analysen durchgeführt, um die Kosten von EBK-Sanierungen mit jenen anderer Infrastrukturbetreiber zu vergleichen?*
  - a. *Falls ja, zu welchen Ergebnissen führten diese Analysen?*
  - b. *Falls nein, warum nicht und ist eine solche Analyse geplant?*
- *Sieht Ihr Ministerium Effizienzsteigerungspotentiale bei der ÖBB-Infrastruktur AG im Bereich der EBK-Sanierungen?*
  - a. *Falls ja, welche?*
  - b. *Falls nein, warum nicht?*
- *Wie rechtfertigt die ÖBB-Infrastruktur AG gegenüber dem Eigentümervertreter, dass ihre Kosten für vergleichbare Leistungen mehr als doppelt so hoch sind wie bei anderen Anbietern?*

Das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) steht für eine sparsame, zweckmäßige und wirtschaftliche Mittelverwendung in seinem Wirkungsbereich und ist daher bestrebt, die Mittel des ÖBB-Rahmenplans möglichst effizient einzusetzen. Dies erstreckt sich selbstverständlich auch auf den Mitteleinsatz bei Sanierungen von Eisenbahnkreuzungen unter Beibehaltung bzw. weiterer Verbesserung des Sicherheitsniveaus für alle Verkehrsteilnehmer:innen im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen.

Die ÖBB führen im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen laufend Analysen und Betrachtungen durch. Jedoch ist hinsichtlich anfallender Kosten bei der Umsetzung von Eisenbahnkreuzungsprojekten unter Berücksichtigung verschiedener Rahmenbedingungen und Projektgegebenheiten ein Vergleich der Errichtungs- und Anpassungskosten von Eisenbahnkreuzungen nicht möglich. Dazu sei auch auf die Ausführungen des Rechnungshofes in seinem Bericht über Eisenbahnkreuzungen (Bund 2023/23) verwiesen.

#### Zu den Fragen 7 und 8:

- *Führt die ÖBB-Infrastruktur AG die Sanierung von Eisenbahnkreuzungen mit eigenem Personal durch oder werden Subunternehmer beauftragt?*
  - a. *Falls Subunternehmer beauftragt werden, welche Unternehmen wurden in den Jahren 2020 bis 2025 mit der Durchführung von EBK-Sanierungen beauftragt?*
  - b. *Falls Subunternehmer beauftragt werden, wie hoch ist der Anteil der Kosten, der auf Subunternehmer entfällt?*
  - c. *Falls Subunternehmer beauftragt werden, wie wird die Vergabe an Subunternehmer geregelt und welche Vergabekriterien werden angewandt?*
- *Wie hoch ist der Verwaltungs- und Gemeinkostenanteil bei EBK-Sanierungen durch die ÖBB-Infrastruktur AG?*

Die ÖBB-Infrastruktur AG erbringt im Bereich der Planung, Einreichung, Baubegleitung und Abnahme die Leistungen für die Neuerrichtung, für die Reinvestition bzw. für die Anpassung von Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen gemäß der EisbKrV 2012 vorwiegend selbst. Darüber hinaus werden im Zuge von Bau- und Lieferleistungen Externe als Auftragnehmer:innen der ÖBB-Infrastruktur AG, unter Einhaltung der Bestimmungen Bundesvergabegesetzes 2018, beauftragt. Der Gemeinkostenanteil bei investiven Vorhaben beträgt rund 10%.

#### Zu Frage 11:

- *Wurden in der Vergangenheit Beschwerden von Gemeinden über die hohen Kosten der ÖBB-Infrastruktur AG für EBK-Sanierungen an das Ministerium herangetragen?*
  - a. *Falls ja, wie viele und von welchen Gemeinden?*
  - b. *Falls ja, wie wurde mit diesen Beschwerden umgegangen?*

Mein Ressort befindet sich zum Thema Eisenbahnkreuzungen im laufenden Austausch mit dem Gemeindebund. Insgesamt wurden in den vergangenen Jahren zwei Schreiben an mein Ressort gerichtet und von der zuständigen Fachabteilung bearbeitet und beantwortet.

#### Zu Frage 13 und 14:

- *Welche Aufsichts- und Kontrollmechanismen bestehen seitens des Ministeriums, um eine wirtschaftliche und sparsame Mittelverwendung bei der ÖBB-Infrastruktur AG sicherzustellen?*

- *Wurden im Rahmen der Eigentümervertretung Zielvorgaben zur Kostenreduktion bei Infrastrukturmaßnahmen wie EBK-Sanierungen vereinbart?*
- a. Falls ja, welche und wurden diese erreicht?*
  - b. Falls nein, warum nicht?*

Die ÖBB-Infrastruktur AG steht zu 100% im Eigentum der ÖBB-Holding AG, die wiederum im Eigentum des Bundes steht. Die in dieser Eigentümerstruktur begründeten Aufsichts- und Kontrollmechanismen ergeben sich aus der Holdingstruktur und dem Aktienrecht. Darüber hinaus sind sowohl im Eisenbahngesetz als auch im Bundesbahngesetz verschiedene Aufsichts- und Kontrollmechanismen hinsichtlich der Mittelverwendung geregelt, wie z.B. in den Zuschussverträgen zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur und deren Überwachung. Die allgemeinen Grundsätze der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit sind sowohl im Bund als auch bei Unternehmen im Bundeseigentum zu beachten.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

