

ANFRAGE

des Abgeordneten Dipl.-Ing. Gerhard Deimek
an den Bundesminister für Innovation, Mobilität, und Infrastruktur
betreffend **Umsetzungsstand der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012**

Die Sicherheit an Eisenbahnkreuzungen stellt ein zentrales Anliegen der öffentlichen Verkehrspolitik dar. Die Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisbKrV), zuletzt novelliert durch BGBl. II Nr. 300/2023, verfolgt das Ziel, die Zahl der Unfälle an Bahnübergängen nachhaltig zu reduzieren und den technischen Sicherheitsstandard österreichweit zu vereinheitlichen. Mit der jüngsten Novelle wurden zwar Umsetzungfristen bis 2029 bzw. 2034 verlängert, gleichzeitig werden Gemeinden jedoch zunehmend mit organisatorischen und finanziellen Herausforderungen konfrontiert und vielfach alleingelassen.

Insbesondere kleinere und finanzschwächere Kommunen stehen vor der schwierigen Aufgabe, aufwändige Sicherungsmaßnahmen an Eisenbahnkreuzungen zu planen, umzusetzen und langfristig zu erhalten – vielfach ohne ausreichende finanzielle oder technische Unterstützung.

Zu Problemen kommt es auch bei der Auflassung von nicht länger benötigten, ungesicherten Bahnübergängen. Dies ist notwendig, um eine Verminderung der Lärmbelästigung durch akustische Signale durchfahrender Schienenfahrzeuge und die Beschleunigung der Strecke zu ermöglichen. In der Praxis scheitert der Rückbau von nicht benötigten Bahnübergängen häufig am Widerstand von verschiedenen Interessensgruppen, der seitens der Gemeinden erst durch langwierige und teure politische „Deals“ überwunden werden kann.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, wie weit die Umsetzung der Verordnung und ihrer Novelle in der Praxis tatsächlich vorangeschritten ist, in welchem Umfang Fördermittel bereitgestellt werden und welche Unterstützung der Bund jenen Gemeinden bietet, die mit den Anforderungen an die technische Sicherung überfordert sind.

In diesem Zusammenhang richtet der unterfertigte Abgeordnete an den Bundesminister für Innovation, Mobilität, und Infrastruktur nachstehende

Anfrage

1. Wie viele Eisenbahnkreuzungen bestehen derzeit in Österreich, die unter die Bestimmungen der EisbKrV 2012 fallen?
2. Wie viele dieser Kreuzungen wurden seit Inkrafttreten der EisbKrV 2012 vollständig gemäß den Vorgaben gesichert oder aufgelassen?
3. Wie viele Kreuzungen müssen gemäß der geltenden Novelle (BGBl. II Nr. 300/2023) bis 2029 überprüft und bis 2034 gesichert oder aufgelassen werden?
4. Welche Fortschritte wurden seit Inkrafttreten der Novelle im Jahr 2023 bei der Umsetzung erzielt? (Bitte um Aufschlüsselung nach Bundesländern)
5. Welche konkreten technischen Lösungen (z. B. Schrankenanlagen, Lichtsignale, alternative Systeme) wurden seit 2023 anerkannt oder genehmigt?

6. Wie hoch sind die durchschnittlichen Kosten für die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung nach geltender Verordnung?
7. Welche finanziellen Fördermöglichkeiten bestehen aktuell für Gemeinden zur Umsetzung der EisbKrV 2012 und in welchem Ausmaß wurden diese seit 2023 in Anspruch genommen? (Bitte um Aufschlüsselung nach Förderart und Bundesland)
8. Welche zusätzlichen finanziellen Unterstützungsmaßnahmen sind für besonders belastete Gemeinden vorgesehen oder geplant?
9. Gibt es laufende oder geplante Evaluierungen zur Wirksamkeit der Novelle in Bezug auf Umsetzbarkeit, Sicherheit und Gemeindeentlastung?
10. Wie wird sichergestellt, dass kleine und finanzschwache Gemeinden nicht durch die Umsetzungspflichten überfordert werden?
11. 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?
12. Wie hoch ist der aktuelle Anteil der Kosten, der von Gemeinden selbst getragen werden muss, und gibt es Überlegungen, diesen Anteil zu reduzieren?
13. 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?
14. Wie oft wird der Umsetzungsstand auf Bundesebene evaluiert und mit welchen Indikatoren?
15. Welche Zielwerte wurden für die jährliche Sicherung bzw. Reduktion unsicherer Eisenbahnkreuzungen definiert?
16. Rechnen Sie bei jetzigem Umsetzungsstand und -geschwindigkeit mit einer fristgerechten Umsetzung der EisbKrV 2012 bzw. ihrer Novelle?
17. Welche Maßnahmen treffen Sie für den Fall, dass die Umsetzung nicht fristgerecht erfolgt?
18. Wie viele Eisenbahnkreuzungen wurden seit 2012 ersatzlos aufgelassen und aus welchem Grund (z. B. Verkehrsrelevanz, Unwirtschaftlichkeit)?
19. Wie wird der Kostenanteil zwischen Bund, Ländern, Bahnbetreibern und Gemeinden bei Sicherungsmaßnahmen derzeit verteilt?
20. Welche Kosten fallen typischerweise für Gemeinden an (z. B. Planungsleistungen, Grundeinlösen, laufender Betrieb)?
21. Gibt es eine standardisierte Kostenbeteiligungsregelung oder ist diese jeweils individuell zu verhandeln?
22. Wie beurteilt das Ministerium die langfristige Finanzierbarkeit der EisbKrV 2012 für strukturschwache Gemeinden?
23. Wie viele Sicherungsprojekte befinden sich aktuell in Planung, wie viele in Umsetzung und wie viele wurden seit der Novelle abgeschlossen?
24. Wie lange dauert im Durchschnitt das Verfahren von der Antragstellung bis zur Fertigstellung einer Sicherungsmaßnahme?
25. Welche Hauptgründe werden für Verzögerungen bei der Umsetzung genannt (z. B. Genehmigungsdauer, Ressourcenmangel, technische Probleme)?
26. Gibt es standardisierte Verfahrensabläufe und Mustervorlagen für Gemeinden zur schnelleren Abwicklung?

27. Wer trägt die Verantwortung bzw. Haftung im Falle eines Unfalls an einer Eisenbahnkreuzung, deren Sicherung noch ausständig ist?
28. Gibt es eine rechtliche Verpflichtung für Gemeinden zur Umsetzung bestimmter Sicherungsmaßnahmen auch ohne finanzielle Unterstützung?
29. Wie wird mit Fällen umgegangen, in denen sich Gemeinden der Umsetzung aus finanziellen Gründen verweigern oder die Umsetzung nicht möglich ist?
30. Welche Informations- und Schulungsangebote stellt der Bund den Gemeinden zur Verfügung, um diese über ihre Pflichten und Fördermöglichkeiten im Rahmen der EisbKrV 2012 aufzuklären?
31. Wird eine zentrale Beratungsstelle beim Bund oder bei den Ländern zur technischen und rechtlichen Unterstützung von Gemeinden in Erwägung gezogen?
32. Inwiefern werden Gemeinden bei der Öffentlichkeitsarbeit und Sicherheitserziehung im Zusammenhang mit Bahnübergängen unterstützt?
33. Wie haben sich Unfallzahlen an Eisenbahnkreuzungen seit Inkrafttreten der EisbKrV 2012 entwickelt? (Bitte um Aufschlüsselung nach Jahren ab 2012 sowie nach Bundesland)
 - a. Wie viele der Unfälle entfielen auf Kreuzungen mit technischer Sicherung (Schranken, Lichtzeichen)?
 - b. Wie viele der Unfälle entfielen auf ungesicherte Kreuzungen?

The image shows four handwritten signatures in black ink, arranged in two rows. The top row contains the signature of Karl Pfeifer and Thomas Lamm. The bottom row contains the signature of Alois Klaunz and Reinhard Steinbauer. Below each signature is a small handwritten name: 'Karl Pfeifer' under the first, 'Thomas Lamm' under the second, 'Alois Klaunz' under the third, and 'Reinhard Steinbauer' under the fourth.