

---

**4766/J XXVIII. GP**

---

Eingelangt am 27.01.2026

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

## ANFRAGE

des Abgeordneten Dipl.-Ing. Gerhard Deimek  
an den Bundesminister für Innovation, Mobilität, und Infrastruktur  
betreffend **1,25 Millionen Euro Belastungshammer für Krumpendorf – tragen der  
Bürgermeister oder die ÖBB die Verantwortung?**

Am 24. Jänner 2026 berichtete das Onlinemedium krone.at<sup>1</sup> unter der Überschrift „Krumpendorf ist kräftig unter den Zug gekommen“ wie folgt:

*„Viele Krumpendorfer sind offenbar mit der Politik von VP-Bürgermeister Gernot Bürger nicht einverstanden. Jetzt kommt auf die Gemeinde bei der Sanierung von fünf Eisenbahnkreuzungen eine massive Lärmbelästigung zu. Im Gemeinderat gab es keine Mehrheit für den Bau von zwei Unterführungen. Jetzt werden um 2,5 Millionen fünf Eisenbahnkreuzungen in der Gemeinde saniert. Wobei zumindest zwei von ihnen (Schlossallee, Bad Stich) für den Autoverkehr langfristig nicht mehr nutzbar sein sollen. Auch der Bahnübergang Gut Walterskirchen wackelt. [...]*

*Die ÖBB verhandelt mit der Gemeinde schon seit 2021, muss das Projekt bis Jahresende durchziehen. Gemeindevorstand Markus Steindl (FP): „Bürgermeister Bürger kocht sein eigenes Süppchen, gibt Infos an die Bürger nicht weiter. Die Schlossallee bei der Gemeinde ist gerade erst neu asphaltiert worden.“ Steindl hätte gerne noch einen runden Tisch mit der ÖBB, um über alles zu reden.*

*„Der Zug ist abgefahren. Wir verhandeln mit der Gemeinde seit fünf Jahren, es gab auch einen Informationsabend, zu dem 100 Bürger kamen. Die Bestellungen sind abgegeben, es geht nicht mehr“, sagt ÖBB-Pressesprecherin Rosana Zernatto-Peschel. [...]*

*„Mit Schreiben vom 12. Jänner hat die ÖBB der Gemeinde Krumpendorf mitgeteilt, dass dem Antrag zur Weiterverhandlung nicht entgegengekommen werden kann. Laut ÖBB sind deshalb alle fünf Eisenbahnkreuzungen zu erneuern. Darüber hinaus wird nochmals festgehalten, dass es bereits seit 2021 Verhandlungen mit der Gemeinde gibt und auch ein entsprechender Bescheid vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie an die ÖBB und Bürgermeister Gernot Bürger ergangen ist“, sagt Steindl. [...]*

*Gerade die Eisenbahnkreuzung Schlossallee sollte laut Bescheid 2021 nicht geschlossen werden – das hat die Eisenbahnbehörde in ihrem Bescheid ausdrücklich wegen der Wichtigkeit für den Autoverkehr festgehalten. Entgegen dieser Vorgabe*

---

<sup>1</sup> <https://www.krone.at/4024760> (aufgerufen am 27.01.2026)

*sollte sie in der präsentierten Letztvariante 2025 durch eine Unterführung für Fußgänger und Radfahrer ersetzt werden. Die Eisenbahnkreuzung Kochstraße sollte aufgelöst werden und eine Anbindung für Fußgänger und Radfahrer an eine neue Unterführung in der Bad-Stich-Straße bekommen.“*

In diesem Zusammenhang sind die von ÖBB-Pressesprecherin Rosana Zernatto-Peschel gegenüber krone.at genannten Verhandlungen über 5 Jahre von Interesse. Diese Verhandlungen begannen auf Grund eines Bescheids (Geschäftszahl: 2021-0.255.296) der Obersten Eisenbahnbehörde vom 14. September 2021.

### **Missachtung des Gutachtens des Amtssachverständigen für Eisenbahntechnik**

Den Kern dieses Bescheids bildet ein Expertenvorschlag eines Amtssachverständigen, wonach die Eisenbahnkreuzungen Kropfitschweg, Kochstraße, Badstichstraße und Walterskirchen geschlossen werden sollten. Die Zufahrt zur Eisenbahnkreuzung Schlossallee sollte hingegen aufgrund des Tourismus und als notwendige LKW-Ausweichroute zur Berthastraße – die dortige Unterführung ist beispielsweise auch für Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr zu schmal – um 60 cm verbreitert werden.

Als Ersatzmaßnahme wurde eine barrierefreie Unterführung für Fußgänger und Radfahrer in der Badstichstraße vorgesehen. Für den PKW-Verkehr sollte der Teil Krumpendorfs südlich der Bahn über die Unterführungen in der Berthastraße und der Koschatstraße, wofür der Südbahnweg durch Poller-Entfernung geöffnet werden sollte, sowie über die ausgebaute Kreuzung in der Schlossallee erreichbar bleiben. Begleitwege nördlich der Bahntrasse - von der Kochstraße zur Badstichstraße sowie von Walterskirchen zur Unterführung Koschatweg – sollten zudem die entfallenden Übergänge kompensieren.

### **Geheimverhandlungen über den Bescheid der Obersten Eisenbahnbehörde**

Gestützt auf die Expertise des Amtssachverständigen forderte die Eisenbahnbehörde von ÖBB und Gemeinde die Erstellung eines Auflassungskonzeptes und die Prüfung der geplanten Begleitwege auf ihre Machbarkeit. Dabei betonte die Behörde ausdrücklich, dass die Eisenbahnkreuzung Schlossallee aufgrund ihrer Bedeutung für den KFZ-Verkehr nicht geschlossen werden dürfe.

Die in den Geheimverhandlungen zwischen ÖBB und Bürgermeister getroffene Einigung widerspricht dieser Vorgabe jedoch direkt: Statt der geforderten KFZ-Querung sollte bei Eisenbahnkreuzung der Schlossallee eine schmale Unterführung für Fußgänger und Radfahrer errichtet werden.

### **1,25 Millionen Euro Mehrkosten für Krumpendorf als Strafe der ÖBB?**

Es ist bemerkenswert, wie sehr im Zuge der Verhandlungen zwischen ÖBB und Gemeinde Krumpendorf vom Vorschlag des Amtssachverständigen, dem die Oberste Eisenbahnbehörde vollinhaltlich Rechnung getragen hat, abgegangen wurde. Es stellt sich die Frage: Warum?

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

### **Anfrage**

#### **Geheime Verhandlungsführung?**

1. Wie viele Gesprächsrunden, Verhandlungen oder Termine im Zusammenhang mit der Auflassung von Eisenbahnkreuzung fanden zwischen Vertretern der ÖBB und Vertretern der Gemeinde Krumpendorf zwischen 14. September 2021 und 24. Jänner 2026 statt?
2. Welche Vertreter der ÖBB waren in diesen Prozess eingebunden?
3. Welcher Angehöriger der ÖBB war (Haupt-)Ansprechperson für die Gemeinde?
4. Welche Vertreter der Gemeinde Krumpendorf waren in diesen Prozess eingebunden?
5. Welcher Vertreter der Gemeinde Krumpendorf war (Haupt-)Ansprechperson für die ÖBB?
6. Welche sonstigen Personen, insbesondere von den im Gemeinderat vertretenen Fraktionen, auf deren mehrheitliche Zustimmung man angewiesen war, waren in diesen Prozess jeweils in welchem Umfang und bei welchen Gesprächsrunden, Verhandlungen oder Terminen eingebunden?
7. Gab es zwischen 14. September 2021 und 24. Jänner 2026 Briefe, Stellungnahmen oder Ähnliches von Vertretern des Landes Kärnten oder Bundesministerien betreffend die Situation der Bahnübergänge in Krumpendorf?
  - a. Wenn ja, von wem?
  - b. Wenn ja, wann?
  - c. Wenn ja, mit welchem Inhalt?

#### **Alleingang des Bürgermeisters oder der ÖBB?**

8. Welche Position nahm der Bürgermeister im Zuge der Verhandlungen ein?
9. Welche Position nahmen die ÖBB im Zuge der Verhandlungen ein?
10. Welche Forderungen an die ÖBB wurden seitens des Bürgermeisters oder sonstigen Vertretern der Gemeinde erhoben?
11. Warum und auf wessen betreiben entschieden sich der Bürgermeister und/oder die ÖBB sich komplett über den Bescheid der Obersten Eisenbahnbehörde vom 14. September 2021 (GZ: 2021-0.255.296) hinwegzusetzen?
12. Gab es Konsultationen zwischen Bürgermeister und/oder den ÖBB mit Vertretern der Obersten Eisenbahnbehörde oder dem im Bescheid zitierten Amtssachverständigen?
  - a. Wenn ja, wann?
  - b. Wenn ja, durch wen?
  - c. Wenn ja, auf wessen betreiben?
  - d. Wenn nein, warum glaubte man sich einseitig über den Bescheid hinwegsetzen zu können?

#### **Konkrete Vorschläge der ÖBB?**

13. Welche konkreten Vorschläge betreffend die Auflassung von Eisenbahnkreuzungen wurden von den ÖBB an den Bürgermeister bzw. Vertreter der Gemeinde gemacht?

14. Waren diese Vorschläge deckungsgleich mit den Empfehlungen und Vorgaben des Bescheids der Obersten Eisenbahnbehörde vom 14. September 2021 (Geschäftszahl: 2021-0.255.296)?
- Wenn ja, mit welcher Begründung wollte die Gemeinde von diesen Empfehlungen und Vorgaben abgehen?
  - Wenn nein, warum sind die ÖBB an die Gemeinde mit einem Vorschlag herangetreten, der nicht den Vorgaben des Bescheids der Obersten Eisenbahnbehörde vom 14. September 2021 (GZ: 2021-0.255.296) entspricht?

### **Keine Einbindung des Gemeinderates oder der Anrainer?**

15. Auf wessen Betreiben – ÖBB, Bürgermeister oder sonstige Vertreter der Gemeinde – wurde der Gemeinderat erst Ende 2025 in die Verhandlungen eingebunden?
16. Wurde den ÖBB vom Bürgermeister oder anderen Vertretern der Gemeinde eine Zustimmung zu den Schließungen von Eisenbahnkreuzungen im Gemeinderat zugesichert?
- Wenn ja, wie wurde diese falsche Gewissheit begründet?
17. Wann wurden die im Gemeinderat vertretenen Fraktionen von den ÖBB über das Projekt informiert?
18. Wann begann die Planung für den *„Informationsabend, zu dem 100 Bürger kamen“*, wie ÖBB-Pressesprecherin Rosana Zernatto-Peschel berichtet?
19. Hätte es diesen Informationsabend überhaupt gegeben, wenn es ÖBB und Bürgermeister im ersten Anlauf gelungen wäre einen Gemeinderatsbeschluss herbeizuführen?
20. Welche Kosten entstanden durch diesen Informationsabend?

### **Stimmungsmache durch Verängstigung der Anrainer?**

21. Gab es Konsultationen, Absprachen oder Ähnliches zwischen dem Bürgermeister und Vertretern der ÖBB betreffend die notwendigen Lärmschutzwälle, zumal regelmäßig vor deren Lautstärke gewarnt wird,<sup>2</sup> obwohl im Bescheid der Obersten Eisenbahnbehörde vom 14. September 2021 (GZ: 2021-0.255.296) dieses Argument entkräftet wird, da ein solches *„[z]ur besseren Akzeptanz durch die Anrainer [...] mit einer Nachtabenkung ausgestattet werden [kann]“*?
22. Gab es bereits Gespräche zwischen den ÖBB und dem Bürgermeister oder anderen Vertretern der Gemeinde betreffend die Nachtabenkung der Lärmschutzwälle?
- Wenn ja, bei welchen Gesprächsrunden, Verhandlungen oder Terminen wurde dieses Thema jeweils von wem angesprochen?
  - Wenn nein, warum wird dieses Thema lediglich öffentlich, nicht aber zwischen den Verantwortlichen diskutiert?
23. Welche Regelungen für Nachtabenkungen kennen die ÖBB typischerweise bzw. welche Regelungen gibt es diesbezüglich in anderen Gemeinden entlang der Strecke, die ebenfalls einen touristischen Einschlag aufweisen?

---

<sup>2</sup> <https://kaernten.orf.at/stories/3338108/> (aufgerufen am 27.01.2026)

## **Ausbleibende Schadensminimierung als Strafmaßnahme der ÖBB?**

24. Welche Maßnahmen haben die ÖBB gesetzt, um die Kosten für die Adaptierungen der Bahnübergänge – die zur Hälfte von der Gemeinde Krumpendorf zu tragen sind – möglichst gering zu halten?
25. Wie schlüsseln sich die medial von ÖBB-Pressesprecherin Rosana Zernatto-Peschel verkündeten Kosten in Höhe von 2,5 Millionen Euro konkret auf?
  - a. Welche Kosten fallen für die Adaption welchen Bahnüberganges an?
  - b. Welche Gewerke verursachen welche Kosten?
  - c. Welche Kosten werden für die Sanierungsarbeiten veranschlagt?
  - d. Welche Kosten werden wann schlagend?
26. Wurden die Leistungen für die notwendigen Anpassungsmaßnahmen um 2,5 Millionen Euro von den ÖBB ausgeschrieben?
  - a. Wenn nein, warum nicht?
  - b. Wenn ja, wie viele Unternehmen haben Angebote gelegt?
  - c. Wenn ja, welches Angebot war das billigste Angebot?
27. Wurden von den ÖBB mehrere Unternehmen eingeladen, Angebote betreffend die Instandsetzung der Bahnübergänge zu legen, um die Kosten möglichst gering zu halten?
  - a. Wenn nein, warum nicht?
  - b. Wenn ja, wie viele Unternehmen haben Angebote gelegt?
  - c. Wenn ja, welches Angebot war das billigste Angebot?
28. Welche Verträge wurden in dem Zusammenhang mit welchen Unternehmen geschlossen?
29. Welche sonstigen Verträge gibt es zwischen den ÖBB und den beauftragten Unternehmen?
30. Welche Zahlungen aus sonstigen Verträgen leisten die ÖBB an die beauftragten Unternehmen? (Bitte um Aufschlüsselung für die Jahr 2024, 2025 und 2026)
31. Wann, zu welchem Datum und als Konsequenz welcher Begebenheit haben die ÖBB begonnen, Vertragspartner für die Instandsetzung der Eisenbahnkreuzungen zu suchen?
32. Erfolgte dieser Schritt rechtzeitig, oder wäre eine günstigere Instandsetzung bei angemessener Vorlaufzeit möglich gewesen?
33. Wann, zu welchem Datum, haben die ÖBB die Verträge für die Instandsetzung der Eisenbahnkreuzungen abgeschlossen?
34. Wann, zu welchem Datum, haben die ÖBB den Bürgermeister oder sonstige Vertreter der Gemeinde Krumpendorf über die Angebote bzw. abgeschlossenen Verträge für die Instandsetzung der Eisenbahnkreuzungen informiert?
35. Muss die Gemeinde einer überkauften Auftragsvergabe der ÖBB jedenfalls zustimmen, insbesondere wenn eine kostengünstigere Adaption nachweislich möglich gewesen wäre?
36. Haben der Bürgermeister oder andere Vertreter der Gemeinde Krumpendorf in die von ÖBB-Pressesprecherin Rosana Zernatto-Peschel verkündete teure Instandsetzung mit Kosten in Höhe von 2,5 Millionen Euro eingewilligt?
37. Haben oder hatten der Bürgermeister oder andere Vertreter der Gemeinde Krumpendorf bezüglich der teuren Instandsetzung mit Kosten in Höhe von 2,5 Millionen Euro ein Mitsprecherecht oder die Möglichkeit einer Ablehnung des ÖBB-Vorschlags?

### **Ausbleibende Schadensminimierung des Bürgermeisters?**

38. Hat sich der Bürgermeister infolgedessen, dass sich eine Mehrheit im Gemeinderat für den von den ÖBB und ihm unterstützten Plan für eine weitgehende Auflassung von Eisenbahnkreuzungen ohne adäquaten Ersatzmaßnahmen nicht abzeichnete, gegenüber den ÖBB um eine Schadensminimierung bemüht?
- a. Wenn ja, inwiefern bzw. welche Kommunikation gab es diesbezüglich?
  - b. Wenn ja, wann ist der Bürgermeister diesbezüglich an wen herangetreten?
39. Hat sich der Bürgermeister gegenüber den ÖBB dafür eingesetzt, dass eine günstigere Instandsetzung angestrebt werden soll?
40. Hat der Bürgermeister bei den ÖBB eine Ausschreibung oder zumindest das Einholen verschiedener Angebote eingemahnt, um den Schaden für die Gemeinde zu minimieren?
- a. Wenn ja, wann?
  - b. Wenn ja, wie hat man seitens der ÖBB darauf reagiert?

### **Sanierungen mitten in der touristisch wichtigen Hochsaison?**

41. Welche Eisenbahnkreuzung soll wann instandgesetzt werden?
42. Welche konkreten Sanierungsschritte sollen wann bzw. in welchem Zeitraum gesetzt werden?
43. Welches Sicherheitslevel (SIL/ETCS) ist für die genannten Abschnitte vorgesehen und welches wäre dort vorgeschrieben?
44. Welcher Anbieter soll diese genannten baulichen Maßnahmen konkret durchführen? (Bitte um Aufschlüsselung)
45. Wurden diesbezüglich mehrere Angebote eingeholt, um ein Mindestmaß an Kostentransparenz zu gewährleisten?
- a. Wenn ja, wie viele Angebote und mit welchem Inhalt (Kosten) wurden eingeholt?
  - b. Wenn nein, warum nicht?
46. Werden durch die Instandsetzung der Eisenbahnkreuzungen diese vorübergehend gesperrt?
47. Von wann bis wann ist bei den jeweiligen Eisenbahnkreuzungen mit einer solche Sperre zu rechnen?
48. Inwiefern wird sichergestellt, dass es zu keiner Beeinträchtigung des für die Gemeinde Krumpendorf wichtigen Sommertourismus kommt?

### **Ausblick**

49. Wann wird die nächste Adaption von Eisenbahnkreuzungen in Krumpendorf erforderlich sein?
50. Gibt es diesbezüglich bereits (Geheim-)Gespräche mit dem Bürgermeister oder Vertretern der Gemeinde?
51. Bis wann wird die nunmehr durch die Instandsetzung der Eisenbahnkreuzungen erzwungene Lösung Bestand haben?
52. Gibt es weitere Bescheide der Obersten Eisenbahnbehörde, die ein Handeln notwendig machen?

53. Wann kommt es zu einer neuerlichen bescheidmäßigen Überprüfung der Eisenbahnkreuzungen in Krumpendorf durch die Oberste Eisenbahnbehörde oder andere Behörden?