



Österreichischer  
Gemeindebund

An das  
Bundeskanzleramt  
Ballhausplatz 2  
1010 Wien

per E-Mail: [teamassistenzi@bka.gv.at](mailto:teamassistenzi@bka.gv.at)  
[e1@bmk.gv.at](mailto:e1@bmk.gv.at)  
[begutachtungsverfahren@parlament.gv.at](mailto:begutachtungsverfahren@parlament.gv.at)

Wien, am 26. November 2020  
Zl. K-740/251120/HA,SE

GZ: 2020-0.758.028

**Betreff: Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 und das Unfalluntersuchungsgesetz geändert werden**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der Österreichische Gemeindebund erlaubt sich mitzuteilen, dass zu obig angeführter Regierungsvorlage **folgende Stellungnahme** abgegeben wird:

In der nun vorliegenden Regierungsvorlage wurden zwar – wie von uns gefordert – einige Änderungen, vor allem jene (unbestimmten) in Bezug auf die Kostentragung wieder gestrichen. Diese hätten wie schon die derzeit geltenden Kostentragungsregelungen zu unlösbaren Fragen und Problemen geführt, die erst recht wieder durch Höchstgerichte entschieden werden hätten müssen.

An dem grundsätzlichen Problem, dass die Gemeinden als Träger der Straßenbaulast der die Eisenbahn kreuzenden (Gemeinde-)Straßen die immens hohen Kosten für behördlich angeordnete Maßnahmen an Eisenbahnkreuzungen nicht aufbringen können, ändert die Streichung der vorgesehenen Änderung der Kostentragungsbestimmungen jedoch nichts:

Wie bereits in der Stellungnahme zum Ministerialentwurf ausgeführt, haben Gemeinden, die nach den Prinzipien der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit zu handeln haben, keinerlei Mitwirkungsmöglichkeit und Mitsprache bei der Projektierung, der Auftragsvergabe und Umsetzung der behördlich angeordneten Maßnahmen und daher auch keinen Einfluss auf die tatsächlich entstehenden Kosten. So ist es bis heute nicht nachvollziehbar, weswegen gleiche Umsetzungsmaßnahmen völlig unterschiedliche Kostenstrukturen haben und ein und dieselbe Sicherungsart (etwa



Lichtzeichenanlage mit Schranken) an einer Eisenbahnkreuzung 280.000 Euro kostet und in einem anderen Fall (ohne, dass besondere geologische oder topographische Bedingungen diesen Umstand rechtfertigen würden) 550.000 Euro.

Gleiches gilt für Instandhaltungs- und Inbetriebhaltungskosten. Die Spannbreite der Kosten für (in derselben Art technisch gesicherte) Eisenbahnkreuzungen reicht hier von jährlichen 4.500 Euro pro Eisenbahnkreuzung bis zu (unvorstellbaren) 14.000 Euro pro Eisenbahnkreuzung, von denen die Gemeinden als Träger der Straßenbaulast der die Eisenbahn kreuzenden Gemeindestraße die Hälfte zu zahlen hat (so keine anderweitige Vereinbarung getroffen wurde bzw. in einem eigenen Verfahren keine andere Kostenteilung festgelegt wurde).

Hinzuweisen ist auch darauf, dass Kostentreiber nicht nur das Eisenbahngesetz (Grundlage für die Kostentragungspflicht der Träger der Straßenbaulast) ist, sondern auch (und vor allem) die im Jahr 2012 erlassene Eisenbahnkreuzungsverordnung (EisbKrV 2012).

Da diese Verordnung weitaus strengere Vorgaben hinsichtlich der Sicherung von Eisenbahnkreuzungen trifft als die Eisenbahnkreuzungsverordnung 1961 (EKVO 1961) und letztlich dazu führt, dass nahezu alle Eisenbahnkreuzungen, die bislang nicht technisch gesichert waren, technisch zu sichern, und alle anderen anzupassen oder (infolge ihres Alters) zu erneuern sind, verursacht diese Verordnung immense und ein Vielfaches der damals seitens des Ministeriums geschätzten Gesamtkosten von 250 Mio. Euro.

Zwar hat sich der Bund nach Auslösung des Konsultationsmechanismus und nach erfolgreicher Anrufung des Verfassungsgerichtshof durch den Österreichischen Gemeindebund im Rahmen des derzeitigen Finanzausgleichs bereiterklärt, den Gemeinden aufgrund der von Seiten des Bundes verursachten Kostenfolgen rund 62 Mio. Euro an Zuschüssen zu gewähren. Dieser Betrag deckt aber nur einen Bruchteil der tatsächlich den Gemeinden entstehenden Kosten.

**In Anbetracht all dieser Umstände fordert der Österreichische Gemeindebund eine ersatzlose Aufhebung der Mitfinanzierungspflicht der Gemeinden bei Maßnahmen, die an Eisenbahnkreuzungen getroffen werden.**

### **Übergangsbestimmungen in der Eisenbahnkreuzungsverordnung**

Abseits der nunmehr vorgesehenen Novelle ist erneut festzuhalten, dass das Eisenbahngesetz zwar die rechtliche Grundlage für die Kostentragungspflicht der Träger der Straßenbaulast beinhaltet und damit ursächlich für die Kostentragungspflicht ist, die Kostenlast wird/wurde aber in erster Linie durch die im Jahr 2012 erlassene Eisenbahnkreuzungsverordnung und im Speziellen durch ihre Übergangsbestimmungen in § 102 und § 103 ausgelöst.



Die Übergangsbestimmungen sehen vor, dass binnen 12 Jahren nach Inkrafttreten, demnach bis 2024 alle Eisenbahnkreuzungen dahingehend zu prüfen sind, ob sie den neuen Vorgaben der Verordnung entsprechen und binnen 17 Jahren, demnach bis 2029 den Vorgaben der Verordnung zu entsprechen haben. Im Ergebnis müssen daher nahezu alle bislang nicht technisch gesicherten Kreuzungen technisch gesichert (Lichtzeichen mit oder ohne Schranken) und eine Vielzahl bereits technisch gesicherter Kreuzungen angepasst oder aufgrund des Alters sogleich erneuert werden.

Es besteht daher derzeit ein enormer zeitlicher und finanzieller Druck auf Seiten der Eisenbahnunternehmen, der Träger der Straßenbaulast sowie der Behörden, in diesem Zeitraum alle noch nicht geprüften Eisenbahnkreuzungen einer Prüfung zu unterziehen (nur mehr vier Jahre), ein Sicherungsverfahren durchzuführen und die angeordneten Maßnahmen umzusetzen.

Die in Anbetracht der Anzahl von mehr als 5.000 Eisenbahnkreuzungen nur auf den ersten Blick „lange“ Überprüfungs- und Umsetzungsfristen führen nicht selten dazu, dass Kreuzungen technisch gesichert werden, obwohl sie an sich aufgelassen werden (hätten) können.

Sollten nicht rasch Änderungen erfolgen, werden jene Zweifel laut, die der Österreichische Gemeindebund schon von Beginn an geäußert hat: Die Eisenbahnkreuzungsverordnung schafft nicht Sicherheit, sie provoziert aufgrund der Prüfungs- und Umsetzungsfristen Gefahrenstellen. Denn Unvernunft und Unachtsamkeit machen weder vor Lichtzeichen noch vor Schrankenanlagen Halt. Das haben die letzten Unfallereignisse an technisch gesicherten Eisenbahnkreuzungen deutlich gezeigt. Durch einen regelrechten Wildwuchs technischer Sicherungen, aufgrund derer die Geschwindigkeit der Züge deutlich angehoben werden kann, gehen Unfälle nur selten glimpflich aus.

**Damit nicht „gesichert“ wird, was aufgelassen werden kann, aber auch um den immensen Prüfungs-, Umsetzungs- und Kostendruck zu nehmen, müssen daher die Fristen in § 102 und § 103 EiskrV 2012 deutlich gestreckt bzw. überhaupt aufgehoben werden. Dadurch wird es möglich, sinnvolle, anlassbezogene sowie streckenbezogene Überprüfungen durchzuführen. Nachdem die sicherste Eisenbahnkreuzung immer noch jene ist, die es nicht mehr gibt, würde dadurch Zeit gewonnen, auch Überprüfungen dahingehend durchzuführen, welche Kreuzungspunkte aufgelassen werden können und nicht um teures Geld technisch gesichert werden müssen.**





Österreichischer  
Gemeindebund

Mit freundlichen Grüßen

Für den Österreichischen Gemeindebund:

Der Generalsekretär:

Dr. Walter Leiss

Der Präsident:

Bgm. Mag. Alfred Riedl

Ergeht zK an:

Alle Landesverbände  
Die Mitglieder des Präsidiums  
Büro Brüssel