



Mag. Christian Neuwirth  
Sprecher des Rechnungshofes  
1030 Wien, Dampfschiffstraße 2  
Tel.: +43 (1) 711 71 – 8435

Twitter: @RH Sprecher  
Facebook/RechnungshofAT  
neuwirth@rechnungshof.gv.at

## Mehr Tempo bei Sicherheit von Eisenbahnkreuzungen

Von 2017 bis 2021 ereigneten sich 376 Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen der Eisenbahnunternehmen Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB), ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft und Salzburger Lokalbahn. Dabei wurden 45 Menschen getötet und 81 schwer verletzt. In seinem heute veröffentlichten Bericht „Eisenbahnkreuzungen“ empfiehlt der Rechnungshof, Eisenbahnkreuzungen besser zu sichern. Besonders Eisenbahnkreuzungen mit erhöhtem Risikopotenzial sollten mit Schranken und Lichtzeichen abgesichert werden. Ob ein erhöhtes Risikopotenzial besteht, müsste zunächst überprüft werden. Bei diesen technischen Überprüfungen nach der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 wünscht sich der Rechnungshof mehr Tempo. Die Regelungen, wer die Kosten für Eisenbahnkreuzungen trägt, sorgen mitunter für lange Verfahrensdauern. Überprüft wurden die Eisenbahnkreuzungen der GKB, ÖBB und Salzburger Lokalbahn. Der überprüfte Zeitraum umfasste im Wesentlichen die Jahre 2017 bis 2021.

## Frist zur Überprüfung von Eisenbahnkreuzungen verfehlt

Der Rechnungshof überprüfte, wie die Eisenbahnunternehmen und Eisenbahnbehörden die Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 umsetzten. Ziel der Verordnung war, die Sicherheit von Eisenbahnkreuzungen zu erhöhen. Insgesamt ging die jährliche Anzahl der Unfälle seit ihrem Inkrafttreten um 26 Prozent zurück, die Anzahl der Todesfälle um 40 Prozent. 5.017 Eisenbahnkreuzungen gab es im Jahr 2021 in Österreich, davon waren 3.658 öffentlich.

Die Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 sieht vor, dass öffentliche Eisenbahnkreuzungen bis Ende August 2024 auf ihre Sicherheit überprüft werden. Bis Ende 2021 waren jedoch weniger als die Hälfte der Eisenbahnkreuzungen der GKB, der ÖBB und der Salzburger Lokalbahn kontrolliert worden. Der Rechnungshof geht somit davon aus, dass diese Frist nicht eingehalten werden kann. Die Überprüfung soll aber forciert werden, so die Prüferinnen und Prüfer, um für nicht technisch gesicherte Eisenbahnkreuzungen mit erhöhtem Risikopotenzial schneller

eine technische Sicherungsart vorzuschreiben. In einer geplanten Novelle der Verordnung ist eine Verlängerung der Frist vorgesehen.

Die Eisenbahnunternehmen müssen für die Verwaltung und den Betrieb ihres Schienennetzes alle fünf Jahre eine Sicherheitsgenehmigung durch die oberste Eisenbahnbehörde beantragen. Bei der ÖBB stellte die Behörde Mängel fest und verlängerte eine bis April 2022 gültige Sicherheitsgenehmigung per Bescheid nur um ein Jahr. Hätte die Eisenbahnbehörde die Sicherheitsgenehmigung nicht erteilt, wäre am Netz der ÖBB kein Zugbetrieb mehr zulässig gewesen.

### Unfälle und hohe Folgekosten vermeiden

Das Risiko, bei einem Unfall auf Eisenbahnkreuzungen getötet zu werden, ist im Durchschnitt 14-mal höher als bei einem Unfall im Straßenverkehr. 376 Unfälle ereigneten sich an Eisenbahnkreuzungen der überprüften Eisenbahnunternehmen von 2017 bis 2021. 45 Menschen starben, 81 wurden schwer verletzt. Der Rechnungshof empfiehlt, die bereits laufenden Maßnahmen, die die Sicherheit auf Eisenbahnkreuzungen erhöhen, zu erweitern. Dazu zählen die Installation von Rotlicht-Überwachungsanlagen oder Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung, etwa durch Plakate auf Bahnhöfen.

Die meisten Unfälle ereigneten sich auf Eisenbahnkreuzungen mit Lichtzeichenanlagen, gefolgt von Eisenbahnkreuzungen ohne technische Sicherungseinrichtungen. Lichtzeichenanlagen mit Schranken sind am sichersten. Vermehrt ist daher diese Sicherungsart bei Eisenbahnkreuzungen mit erhöhtem Unfallrisiko vorzuschreiben. Der Rechnungshof weist außerdem auf die hohen Folgekosten für die österreichische Volkswirtschaft hin, die durch Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen entstehen. Diese betragen im überprüften Zeitraum 188,03 Millionen Euro.

### Oft strittig, wer Kosten für Eisenbahnkreuzungen trägt

Die Kosten für Eisenbahnkreuzungen, die neu errichtet oder angepasst wurden, lagen in den Jahren 2017 bis 2021 bei 107,55 Millionen Euro. 98,79 Millionen Euro trugen die Eisenbahnunternehmen GKB, ÖBB und Salzburger Lokalbahn vorab. Die Eisenbahnunternehmen und die Länder, beziehungsweise Gemeinden als Straßenerhalter, können laut Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 einvernehmlich regeln, wer die Kosten übernimmt. Kommt es zu keiner Einigung, tragen sie die Kosten je zur Hälfte. Unabhängig von Zahlungen der Länder und Gemeinden sind die Eisenbahnunternehmen verpflichtet, die Anlagen vorab zu errichten



und für die Kosten aufzukommen. Für 66,76 Millionen Euro, beziehungsweise rund zwei Drittel der Kosten, die bei GKB und ÖBB für die technische Sicherung von Eisenbahnkreuzungen angefallen waren, waren zur Zeit der Rechnungshof-Prüfung noch Verfahren und Verhandlungen offen, wer die Kosten trägt. Damit besteht keine Rechtssicherheit. Zudem dauern die behördlichen Verfahren mitunter mehrere Jahre und belasten Behörden und Gerichte. Der Rechnungshof empfiehlt daher, einen gesetzlich normierten Verteilungsschlüssel anzuwenden, sofern sich Eisenbahnunternehmen und Straßenerhalter nicht einigen können.