

BESCHLUSS

des Burgenländischen Landtages vom 16. Oktober 2025 über den Prüfungsbericht des Burgenländischen Landes-Rechnungshofes betreffend „Eisenbahnkreuzungen“.

Der Landtag hat beschlossen:

Der Prüfungsbericht des Burgenländischen Landes-Rechnungshofes betreffend „Eisenbahnkreuzungen“ wird zur Kenntnis genommen.



Prüfungsbericht

Eisenbahnkreuzungen

2100-0202

Wir prüfen.

UNABHÄNGIG. OBJEKTIV. KONSEQUENT.

Auskünfte	Burgenländischer Landes-Rechnungshof
Post	Eisenstadt, Landhaus-Neu, Zugang Waschstattgasse
Telefon	A-7000 Eisenstadt, Europaplatz 1
E-Mail	+43 2682 63066
Internet	post@blrh.at
	https://www.blrh.at
Berichtstitel	Prüfung „Eisenbahnkreuzungen“
Berichtszahl	LRH-320-39/75-2025
Datum	Juli 2025
Redaktion, Grafik	Burgenländischer Landes-Rechnungshof
Titelbild	Burgenländischer Landes-Rechnungshof

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
Vorlage an den Landtag	5
Darstellung der Prüfungsergebnisse	5
Kurzfassung	6
Zahlen und Fakten	12
Grundlagen	13
Prüfungsergebnis	17
Rechtliche Rahmenbedingungen	17
Eisenbahngesetz und Eisenbahnkreuzungsverordnung	17
Sonstige gesetzliche Regelungen	19
Zuständigkeiten	21
Datengrundlage	26
Bahnstrecken und Eisenbahnkreuzungen im Burgenland	26
Eisenbahnkreuzungen auf der NSB-Bahnstrecke	31
Geodatenbank Burgenland	33
Strategische Vorgaben	34
Gesamtverkehrsstrategien des Landes Burgenland	34
Eigentümerstrategie der Neusiedler Seebahn GmbH	39
Überprüfungen	41
Behördliche Überprüfungen	41
Betriebliche Überprüfungen	49
Externe Evaluierung von Eisenbahnkreuzungen	53
Unfallgeschehen	58
Gesamtübersicht über das Unfallgeschehen	58
Unfallzahlen	60
Unfallkosten	62
Risikomanagement	65

Risikofaktoren	65
Risikoanalysen	66
Auszahlungen an Eisenbahnunternehmen	68
Rechtliche Grundlagen	68
Land Burgenland	69
Neusiedler Seebahn GmbH	76
Zweckzuschüsse an Gemeinden	88
Finanzausgleichsgesetz	88
Richtlinie für Zuschüsse zum Gemeindegemeinschaftskostenanteil	89
Zweckzuschüsse und Bedarfszuweisungen an Gemeinden	91
Schlussbemerkungen	93
Abkürzungsverzeichnis	97
Tabellenverzeichnis	99
Abbildungsverzeichnis	100
Anlagen	101

Vorlage an den Landtag

Der Burgenländische Landes-Rechnungshof (BLRH) hat gemäß § 8 Bgld. LRHG unverzüglich nach Abschluss einer Prüfung das Ergebnis dem Bgld. Landtag, der antragstellenden und geprüften Stelle sowie der Bgld. Landesregierung in einem schriftlichen Bericht zur Kenntnis zu bringen.

Das vorliegende Prüfungsergebnis behandelt alle aus Sicht des BLRH wesentlichen Sachverhalte. Der BLRH berät die geprüften Stellen durch seine Empfehlungen. Als prüfendes und beratendes Organ des Bgld. Landtages ist es dem BLRH ein zentrales Anliegen, über seine Prüfungsberichte auf die Nutzung vorhandener sowie die Schaffung neuer Verbesserungspotenziale hinzuwirken.

Prüfungsberichte des BLRH erwecken vordergründig den Anschein, eher Defizite denn Stärken der geprüften Stellen aufzuzeigen. Daraus soll und kann nicht grundsätzlich auf eine mangelhafte Arbeit der geprüften Stellen geschlossen werden. Dies auch dann nicht, wenn nach Auffassung der geprüften Stellen die Darstellung ihrer Stärken in den Hintergrund getreten erscheint. Die Tätigkeit des BLRH soll über die gegebenen Empfehlungen dazu beitragen, das vielfach bereits anerkannt hohe Niveau der Leistungsfähigkeit nach den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit noch weiter zu verbessern.

Darstellung der Prüfungsergebnisse

Das Prüfungsergebnis ist in Überschriftenebenen und Textziffern gegliedert. Die Textziffern sind in sich abgeschlossene Faktenkreise und wie folgt gegliedert (z.B. Rechtliche Rahmenbedingungen):

- 1.1 Sachverhaltsdarstellung
- 1.2 Beurteilung durch den BLRH
- 1.3 Stellungnahme der geprüften Stelle (optional)
- 1.4 Gegenäußerung (optional)

In Tabellen, Abbildungen und Anlagen des vorliegenden Prüfungsergebnisses können bei der Summierung von gerundeten Beträgen und Prozentangaben durch die EDV-gestützte Verarbeitung der Daten rundungsbedingte Rechendifferenzen auftreten.

Eisenbahnkreuzungen

Kurzfassung



Eisenbahnkreuzungen

Der BLRH überprüfte die Eisenbahnkreuzungen im Burgenland. Geprüfte Stellen waren das Land Burgenland und die Neusiedler Seebahn GmbH. Im Fokus der Prüfung standen vor allem die Umsetzung der Rechtsvorschriften und die strategischen Vorgaben im Zeitraum 2020 bis 2024. Weiteres Augenmerk legte der BLRH auf die behördlichen und betrieblichen Überprüfungen sowie die Kosten im Zusammenhang mit den Eisenbahnkreuzungen. Verbesserungspotential sah der BLRH insbesondere bei der Datengrundlage sowie den strategischen Vorgaben mit den damit verbundenen Wirkungsanalysen. Darüber hinaus sollten Investitions- und Instandhaltungskosten für Eisenbahnkreuzungen präziser erfasst und dokumentiert werden.

Unzureichende Datengrundlage

Das Land Burgenland verfügte über keine umfassende und verlässliche Datengrundlage zu den Eisenbahnkreuzungen. Dies betraf vor allem Gesamtanzahl, Standort, Sicherungsart, straßenpolizeiliche Absicherung, Genehmigungs- und Überprüfungsstatus sowie deren Veränderung. Die vorhandenen Daten ließen keine Analysen zur Entwicklung der Eisenbahnkreuzungen auf dem burgenländischen Straßen- und Wegenetz im Zeitraum 2020 bis 2024 zu. Nach Ansicht des BLRH sollte das Land Burgenland als Eisenbahn- und Verkehrsbehörde sowie Straßenerhalter genaue Kenntnisse über die Eisenbahnkreuzungen haben, zumal es deren Sicherung auch mitfinanzierte und deren Auflassung förderte. (vgl. TZ 8.2)

Unpräzise strategische Zielvorgaben

Die Gesamtverkehrsstrategien des Landes Burgenland zielten sowohl auf eine bessere Erkennbarkeit und Sicherung der Eisenbahnkreuzungen als auch auf eine Erhöhung der Sicherheit an Eisenbahnkreuzungen ab. Eine nähere Präzisierung dieser Zielvorgaben nahm das Land Burgenland jedoch nicht vor. Insbesondere fehlten Zielindikatoren mit messbaren Zielwerten. Ebenso wenig lagen Nachweise über die Zielerreichung etwa in Form von Wirkungs-, Unfall- und Kostenanalysen vor. Somit fehlten wesentliche Voraussetzungen für einen effektiven und effizienten Mitteleinsatz sowie dessen Beurteilung.

Für die Umsetzung und Steuerung der strategischen Zielvorgaben existierte kein Gesamtkonzept, das alle Verkehrssicherheitsmaßnahmen an Eisenbahnkreuzungen enthielt und mit den maßgeblichen Akteuren abgestimmt war.

Der BLRH betrachtete dies auch unter dem Aspekt, dass gemäß Eisenbahngesetz 1957 eine gemeinsame Finanzierung durch Eisenbahnunternehmen und Straßenerhalter anzustreben war. (vgl. TZ 11.2)

Die Eigentümerstrategie der Neusiedler Seebahn GmbH aus dem Jahr 2016 enthielt keine durchgängig messbaren Zielvorgaben für Eisenbahnkreuzungen und galt bis Dezember 2019. Ab dem Jahr 2020 fehlte eine strategische Grundlage. (vgl. TZ 12.2)

Behördliche und betriebliche Überprüfungen

Gemäß Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 waren Eisenbahnkreuzungen sowohl von der Eisenbahnbehörde als auch von den Eisenbahnunternehmen zu überprüfen.

Das Land Burgenland als zuständige Behörde für Neben- und Anschlussbahnen nahm keine Gesamterhebung der zu überprüfenden Eisenbahnkreuzungen etwa hinsichtlich Anzahl, Bahnstrecke, Standort und Sicherungsart vor. Ebenso wenig definierte es schriftliche Kriterien für die zeitliche Abwicklung der Überprüfungen. Es existierten weder Prüf- und Terminpläne noch eine Übersicht über die durchgeführten Überprüfungen im Zeitraum 2012 bis 2024. Auch zum Umsetzungsstand der behördlich vorgeschriebenen Sicherungsmaßnahmen durch die Eisenbahnunternehmen fehlten entsprechende Daten.

Dem BLRH war es dadurch nicht möglich, den Überprüfungs- und Ausführungsstatus der vorgeschriebenen Sicherungsmaßnahmen an Eisenbahnkreuzungen abschließend zu beurteilen. Gemäß dem Land Burgenland hatte es mit Stand August 2024 noch 82 Eisenbahnkreuzungen zu überprüfen, wobei dies bis Ende August 2029 zu erfolgen hat. Die Eisenbahnunternehmen haben die vorgeschriebenen Sicherungsmaßnahmen bis Ende August 2034 umzusetzen. (vgl. TZ 13.2)

Die Eisenbahnunternehmen waren verpflichtet, die Eisenbahnkreuzungen mindestens einmal im Jahr zu überprüfen. Dabei war auch festzustellen, ob der Zustand der Fahrbahnkonstruktion im Gleisbereich ein rasches und ungefährdetes Verlassen des Gefahrenraums durch die Straßenbenutzer:innen ermöglichte. Die Eisenbahnunternehmen mussten festgestellte Mängel dem Straßenerhalter (z.B. Land Burgenland und Gemeinden) melden. Dieser war für die Beseitigung der Mängel auf dem Straßen- und Wegenetz im Bereich der Eisenbahnkreuzungen verantwortlich.

Auf der Bahnstrecke der Neusiedler Seebahn GmbH führte die Raaberbahn in deren Auftrag die wiederkehrenden Überprüfungen der Eisenbahnkreuzungen durch. Die Ergebnisse hielt die Raaberbahn in Prüfberichten fest.

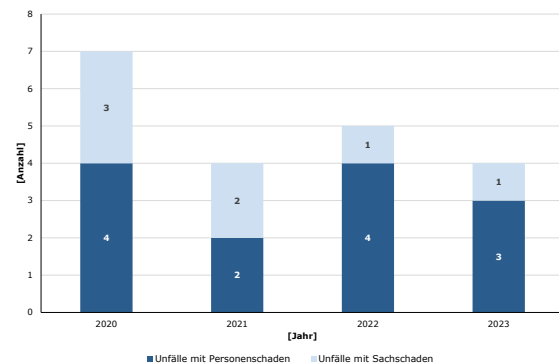
Die festgestellten Mängel betrafen etwa den Zustand der Bodenmarkierungen sowie der Verkehrszeichen im Bereich der Eisenbahnkreuzungen. Die Mängelbeseitigung durch den Straßenerhalter war in den Prüfbefunden nicht bzw. nur lückenhaft dokumentiert. Insbesondere fehlten schriftliche Ausführungsbestätigungen des Straßenerhalters.

Weiters hatten das Land Burgenland und die Neusiedler Seebahn GmbH einen unterschiedlichen Informationsstand über den Überprüfungs- und Ausführungsstatus vorgeschriebener Sicherungsmaßnahmen sowie gemeldete Mängel an Eisenbahnkreuzungen. Dies barg das Risiko von Haftungen im Schadensfall. (vgl. TZ 8.2, 13.2, 14.2)

Sinkende Unfallzahlen, fehlende Wirkungsanalysen

Die Anzahl der Unfälle an Eisenbahnkreuzungen im Burgenland sank in den Jahren 2020 bis 2023 um rund 43 Prozent. Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden verringerte sich um rund 25 Prozent und die Zahl der Getöteten um rund 75 Prozent. Die Entwicklung der Unfälle mit Personenschaden entsprach dem Bundestrend (minus rund 17 Prozent). (vgl. TZ 17.2)

Unfälle an Eisenbahnkreuzungen im Burgenland von 2020 bis 2023



Quelle: Land Burgenland und Neusiedler Seebahn GmbH; Darstellung: BLRH

Detaillierte Analysen zum Unfallgeschehen an Eisenbahnkreuzungen über einen mehrjährigen Betrachtungszeitraum lagen allerdings nicht vor. Dies betraf vor allem Analysen über die Auswirkungen von Sicherheitsmaßnahmen wie Auflassungen, technischer Sicherungen oder straßenpolizeilicher Maßnahmen. Daher konnte der BLRH die Wirksamkeit umgesetzter Verkehrssicherungsmaßnahmen im Bereich von Eisenbahnkreuzungen nicht abschließend beurteilen. (vgl. TZ 17.2)

Investitions- und Instandhaltungskosten unklar

In den Jahren 2020 bis 2024 zahlte das Land Burgenland rund 15,08 Mio. Euro an Eisenbahnunternehmen, davon rund 5,66 Mio. Euro (rund 37,5 Prozent) an die Neusiedler Seebahn GmbH. Grundlage waren Finanzierungsvereinbarungen zwischen dem zuständigen Bundesministerium, dem Land Burgenland und den Eisenbahnunternehmen. Wieviel davon auf Eisenbahnkreuzungen entfielen, konnte das Land Burgenland nicht darlegen. Der BLRH konnte die Auszahlungen des Landes Burgenland für Investitions- und Instandhaltungsmaßnahmen für Eisenbahnkreuzungen weder abschließend beurteilen noch darstellen. (vgl. TZ 24.2)

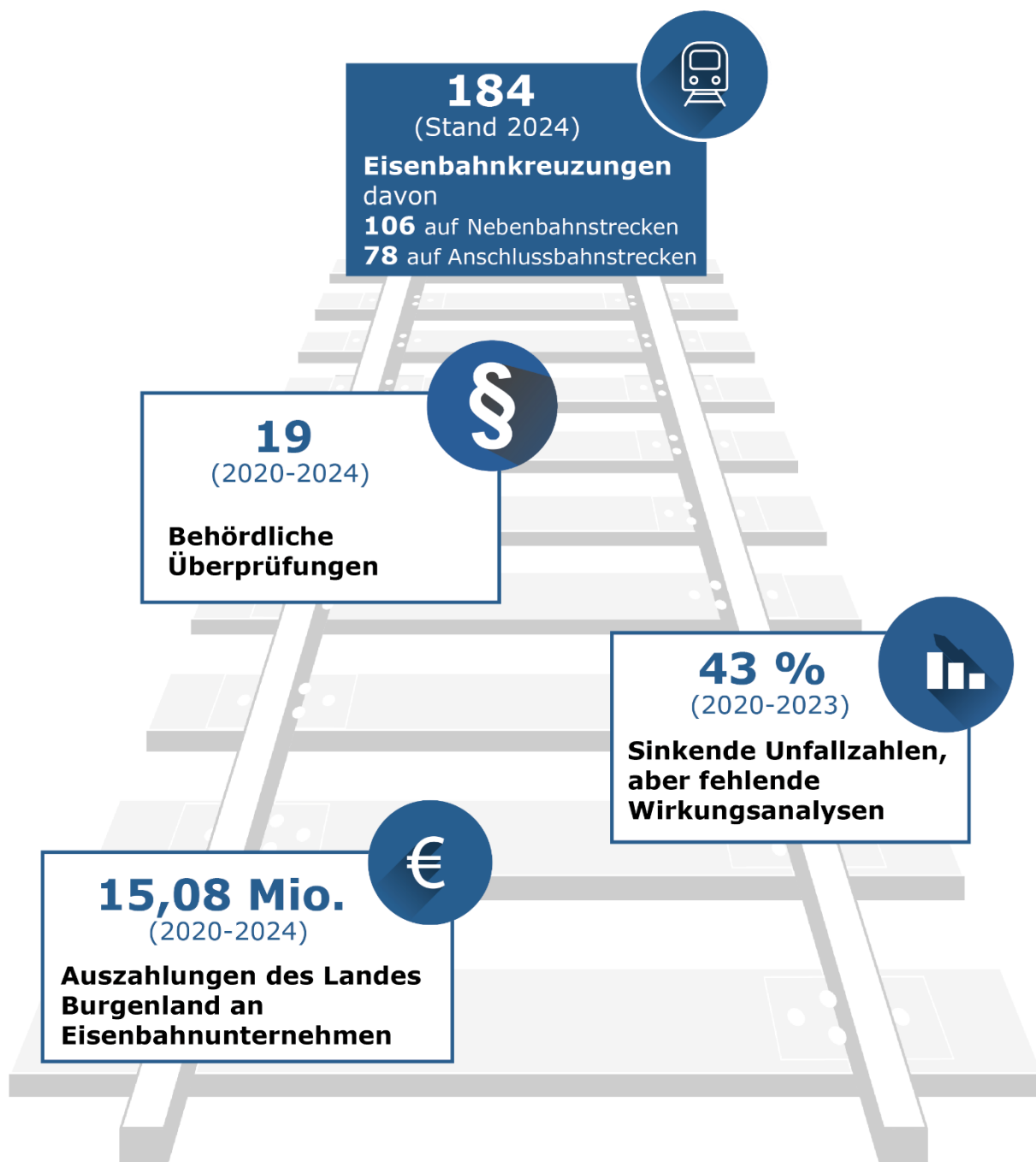
Gemäß den Kostenaufstellungen der Neusiedler Seebahn GmbH betrugen die Investitions- und Instandhaltungskosten für die Eisenbahnkreuzungen im Zeitraum 2020 bis 2023 zumindest rund 1,98 Mio. Euro. Die vorgelegten Unterlagen ermöglichten auch hier keine zweifelsfreie Zuordnung der Kosten für die Eisenbahnkreuzungen. (vgl. TZ 27.2)

ZENTRALE EMPFEHLUNGEN

Auf Basis seiner Feststellungen hob der BLRH folgende Empfehlungen hervor:

- Das Land Burgenland sollte eine umfassende und verlässliche Datengrundlage über die Eisenbahnkreuzungen auf dem burgenländischen Straßen- bzw. Wegenetz sicherstellen. (TZ 8.2)
- Das Land Burgenland und die Neusiedler Seebahn GmbH sollten klare strategische Ziele für die Eisenbahnkreuzungen definieren. (TZ 11.2 und 12.2)
- Das Land Burgenland sollte den Überprüfungs- und Ausführungsstatus der vorgeschriebenen Sicherungen an den Eisenbahnkreuzungen im Burgenland erheben. (TZ 13.2)
- Die Neusiedler Seebahn GmbH sollte darauf hinwirken bzw. sicherstellen, dass die Raaberbahn die Beseitigung festgestellter Mängel an Eisenbahnkreuzungen durch den Straßenerhalter in ihren Prüfbefunden nachvollziehbar dokumentiert. Insbesondere sollten schriftliche Bestätigungen des Straßenerhalters über die Mängelbeseitigung eingeholt und den Prüfbefunden beigelegt werden. (TZ 14.2)
- Das Land Burgenland und die Neusiedler Seebahn GmbH sollten die Investitions- und Instandhaltungskosten der Eisenbahnkreuzungen nachvollziehbar darstellen bzw. erläutern. (TZ 24.2 und 27.2)

Zahlen und Fakten



Quelle: Land Burgenland und Neusiedler Seebahn GmbH; Darstellung: BLRH

Grundlagen

Prüfungsgegenstand

Der BLRH überprüfte die Eisenbahnkreuzungen im Burgenland.

Rechtliche Grundlagen

Der Prüfung lagen die §§ 2, 4, 5 und 6 Bgld. LRHG zugrunde.

Prüfungsanlass

Es lag eine Initiativprüfung gemäß § 5 Abs. 2 Bgld. LRHG vor.

Geprüfte Stellen

Geprüfte Stellen waren das Land Burgenland und die Neusiedler Seebahn GmbH.¹

Die Neusiedler Seebahn GmbH fiel als Beteiligungsunternehmen der Verkehrsinfrastruktur Burgenland GmbH², die wiederum zur Landesholding Burgenland GmbH³ gehörte, in die Prüfständigkeit des BLRH.

Prüfungsziele

Prüfungsziele waren vor allem:

- Rechtsgrundlagen
- Strategische Vorgaben
- Überprüfungen
- Unfallgeschehen
- Risikomanagement
- Kosten und Kostenteilung

¹ Firmenbuchnummer 344860y.

² Firmenbuchnummer 448864w.

³ Firmenbuchnummer 119581f.

Nichtziele

Zu den Nichtzielen zählten:

- Bahnstrecken⁴
- einzelne Bau- und Umbauprojekte von Eisenbahnkreuzungen⁵
- Behördenentscheidungen über die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen⁶
- Vorgehensweise der Behörden nach Unfällen an Eisenbahnkreuzungen⁷
- sonstige Wegehalter bzw. Träger der Straßenbaulast wie Gemeinden
- umfassende Gebarungsprüfung der Neusiedler Seebahn GmbH und anderer Eisenbahnunternehmen im Burgenland⁸

Überprüfter Zeitraum

Der überprüfte Zeitraum erstreckte sich von Jänner 2020 bis August 2024. Die für spezifische Einzelbetrachtungen erforderlichen Dokumente und Vorgänge außerhalb dieses Zeitraumes bezog der BLRH nach Erfordernis in die Prüfungshandlungen mit ein.

Prüfungshandlungen

Die Prüfung umfasste folgende Prüfungshandlungen:

- Einsichtnahme in Unterlagen
- Befragungen und Einholung schriftlicher Auskünfte
- Besichtigung von Eisenbahnkreuzungen
- Plausibilisieren
- Nachvollziehen
- analytische Prüfungshandlungen.

Prüfungsablauf

(1) Der BLRH leitete die Prüfung beim Land Burgenland und bei der Neusiedler Seebahn GmbH im August 2024 ein. Die Sachverhaltserhebung endete im März 2025.

(2) Auf Einladung des BLRH fanden im April 2025 eine Schlussbesprechung mit den geprüften Stellen statt.

⁴ Beispielsweise Bau-, Betriebsbewilligungen und Überprüfungen.

⁵ Beispielsweise Planung, Ausschreibung sowie Abrechnung einer Lichtzeichenanlage.

⁶ Beispielsweise über die Sicherungsart und straßenpolizeiliche Einrichtungen auf dem Straßennetz.

⁷ Beispielsweise Beweisaufnahme und behördlich bzw. gerichtlich eingeleitete Maßnahmen.

⁸ Beispielsweise Jahresabschlussanalyse, Geschäftsführerbestellung, Personalaufwand, Beschaffungen, Internes Kontrollsystem sowie Compliance Management.

(3) Der BLRH übergab das vorläufige Prüfungsergebnis an das Land Burgenland und die Neusiedler Seebahn GmbH im April 2025. Die Stellungnahmefrist gemäß § 7 Bgld. LRHG endete im Juni 2025.

Prüfungsbehinderung

Der BLRH stellte im Rahmen der Prüfungsdurchführung keine Prüfungsbehinderung fest.

Vollständigkeitserklärung

Die Geschäftsführung der Neusiedler Seebahn GmbH und der Landesamtsdirektor gaben im April 2025 bzw. im Juni 2025 eine Vollständigkeitserklärung ab. Darin bestätigten sie, dass der BLRH sämtliche Aufklärungen und Nachweise, die im Zusammenhang mit der Überprüfung angefordert wurden bzw. die zur Klärung des Sachverhaltes erforderlich waren, gemäß § 6 Bgld. LRHG vollständig und wahrheitsgemäß erhalten hat.⁹

Stellungnahmen

Die geprüften Stellen nahmen zum vorläufigen Prüfungsergebnis jeweils im Juni 2025 Stellung. Die Stellungnahmen langten beim BLRH fristgerecht ein. Der BLRH berücksichtigte die berichtsrelevanten bzw. zuordenbaren Aspekte in den einzelnen Unterabschnitten.

Das Land Burgenland und die Neusiedler Seebahn GmbH übermittelten mit der Stellungnahme jedoch auch zusätzliche Unterlagen, die während der Sachverhaltserhebung, zum Teil trotz Anforderung des BLRH, nicht vorgelegt wurden. Nach Ende der Sachverhaltserhebung können solche Dokumente grundsätzlich nicht mehr in die Prüfung miteinbezogen werden. Diese zusätzlich vorgelegten Unterlagen hatten somit keinen Einfluss mehr auf die Prüffeststellungen. Der BLRH wies in den entsprechenden TZ in den Gegenäußerungen darauf hin.

Politische und fachliche Zuständigkeiten

(1) Die politischen und fachlichen Zuständigkeiten in der Landesverwaltung waren in der Referatseinteilung der Burgenländischen Landesregierung¹⁰ sowie in der Geschäftseinteilung des Amtes der Burgenländischen Landesregierung¹¹ geregelt.

⁹ Die Vollständigkeitserklärung des Landesamtsdirektors war mit dem Passus „Gemäß den mir vorgelegten Informationen nach bestem Wissen“ versehen.

¹⁰ LGBl. Nr. 7/2020 idgF.

¹¹ LGBl. Nr. 35/2016 idgF. und LGBl. Nr. 54/2024 idgF.

(2) Die gegenständliche Prüfung betraf Angelegenheiten des Eisenbahnwesens, der Verkehrsplanung, des öffentlichen Verkehrs, des Straßen- und Güterwegebaus sowie der Neusiedler Seebahn GmbH. Hinzu kamen Bedarfszuweisungen an Gemeinden für Eisenbahnkreuzungen.

Diese Angelegenheiten fielen in die politische Zuständigkeit von Landesrat Mag. Heinrich Dorner bzw. Landeshauptmann Mag. Hans Peter Doskozil.

(3) Die fachlichen Zuständigkeiten waren im überprüften Zeitraum folgenden Landesdienststellen zugewiesen:

- Abteilung 2-Landesplanung, Gemeinden und Wirtschaft
- Abteilung 4-Agrarwesen, Natur- und Klimaschutz¹²
- Abteilung 5-Baudirektion
- Abteilung 8-Kompetenzzentrum Sicherheit¹³

Sonstiges

Neben der gegenständlichen Prüfung führte der BLRH unter anderem folgende Prüfungen im Bau- und Infrastrukturbereich durch:

- Güterwege; Planung, Bau, Instandhaltung und Förderung im Oktober 2016
- Schutzwasserbau im Juli 2017
- B 50 Burgenland Straße Umfahrung Schützen am Gebirge im Dezember 2017
- Straßenerhaltung im Juli 2021
- Brückenerhaltung im Dezember 2023

¹² Jänner 2021 bis August 2022.

¹³ Ab September 2022.

Prüfungsergebnis

Rechtliche Rahmenbedingungen

Eisenbahngesetz und Eisenbahnkreuzungsverordnung

- 1.1** (1) Die maßgebliche Rechtsgrundlage für die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen bildete die Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012¹⁴ (**EisbKrV**), die auf dem Eisenbahngesetz 1957¹⁵ (**EisbG**) basierte.

Die EisbKrV trat mit September 2012 in Kraft und löste die bis dahin geltende Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961¹⁶ ab.

Die Neufassung zielte vor allem darauf ab, Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen zu reduzieren und der fortschreitenden technischen Entwicklung der Kraftfahrzeuge Rechnung zu tragen. So machte etwa die bessere Dämmung bei Kraftfahrzeugen die Annäherung von Zügen bei Eisenbahnkreuzungen, die mit akustischen Signalen gesichert waren, schlechter wahrnehmbar.¹⁷

(2) Unter Eisenbahnkreuzungen waren Kreuzungen von Infrastrukturen aus den Verkehrssystemen Straße und Eisenbahn¹⁸ zu verstehen, die in derselben Ebene lagen. Dabei wies der Eisenbahnverkehr gegenüber dem Straßenverkehr eine höhere Trägheit auf, da die Beschleunigung langsamer und der Bremsweg länger war. Bei Eisenbahnkreuzungen hatte die Eisenbahn den Vorrang.¹⁹

(3) Die EisbKrV galt für jeden entlang einer Straße mit öffentlichem Verkehr angelegten schienengleichen Eisenbahnübergang²⁰ mit einer Haupt-, Neben-, Straßen-, Anschluss- oder Materialbahn.

Nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge, Eisenbahnübergänge für den innerdienstlichen Verkehr sowie schienengleiche Bahnsteigzugänge waren von der EisBKrV nicht umfasst.²¹

¹⁴ BGBl. II Nr. 216/2012 idgF.

¹⁵ BGBl. Nr. 60/1957 idgF.

¹⁶ BGBl. Nr. 2/1961.

¹⁷ Vgl. Rechnungshof: Eisenbahnkreuzungen vom September 2023, Bund 2023/23, S. 25.

¹⁸ Niveau- bzw. schienengleiche Bahnübersetzung.

¹⁹ Vgl. Rechnungshof: Eisenbahnkreuzungen vom September 2023, Bund 2023/23, S. 18.

²⁰ Die Bezeichnungen Eisenbahnkreuzung und Eisenbahnübergang werden im Bericht synonym verwendet.

²¹ Beispielsweise Eisenbahnkreuzungen, die nur von Berechtigten benützt werden durften etwa aufgrund privatrechtlicher Vereinbarungen.

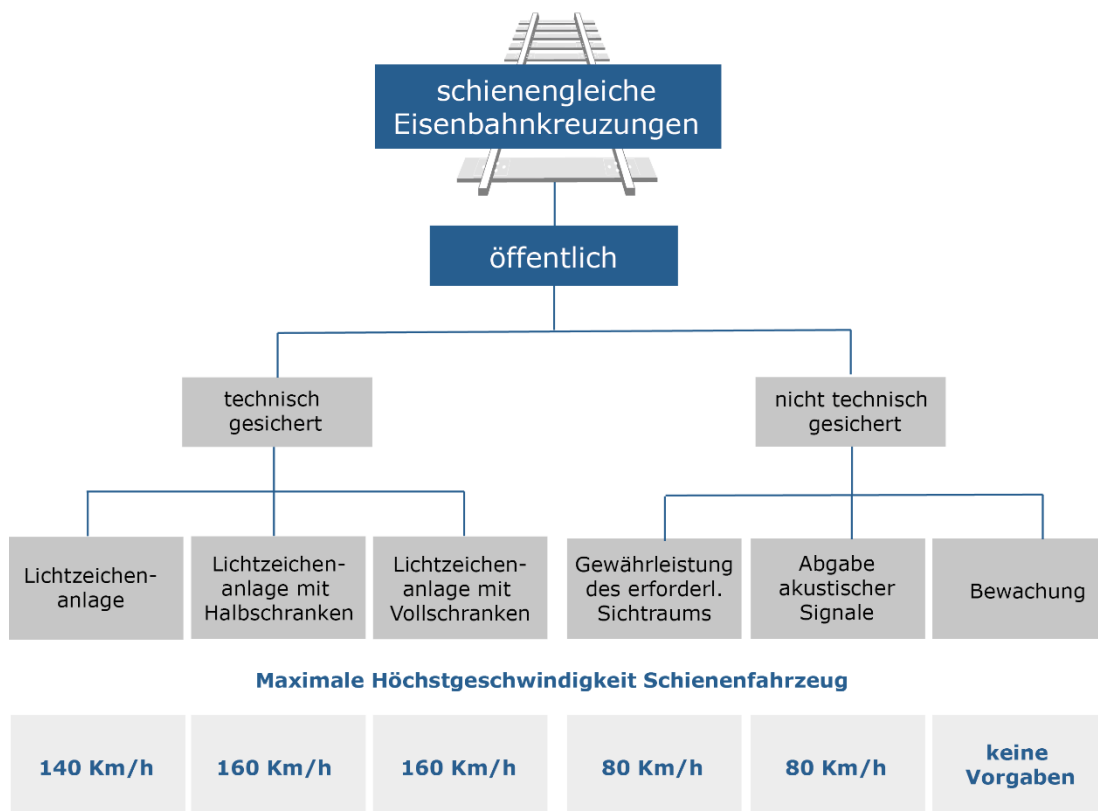
(4) Gemäß EisebG waren Hauptbahnen Schienenbahnen von größerer Verkehrsbedeutung. Dazu zählten Bahnstrecken, die gemäß Hochleistungsstreckengesetz²² zu Hochleistungsstrecken erklärt worden waren oder der/die zuständige Bundesminister:in durch Verordnung zu Hauptbahnen erklärt hatte.

Nebenbahnen waren Schienenbahnen, sofern sie nicht Haupt- oder Straßenbahnen waren.

Als Anschlussbahnen galten Bahnstrecken, die den Verkehr eines einzelnen oder mehrerer Unternehmen mit Haupt-, Neben- oder Straßenbahnen verbanden.²³

(5) Nachfolgende Abbildung veranschaulicht die Sicherungsarten von Eisenbahnkreuzungen gemäß EisebKrV²⁴:

Abbildung 1: Sicherungsarten von Eisenbahnkreuzungen



Quelle: Rechnungshof²⁵ und EisebKrV; Darstellung: BLRH

²² BGBl. Nr. 135/1989 idgF.

²³ § 1 EisebG idgF.

²⁴ § 4 EisebKrV idgF.

²⁵ Vgl. Rechnungshof: Eisenbahnkreuzungen vom September 2023, Bund 2023/23, S. 19f.

Zusätzlich sah die EisebKrV²⁶ Sicherungs- und Zusatzeinrichtungen an Eisenbahnkreuzungen vor. Dazu gehörten etwa bestimmte Vorschriftszeichen²⁷, elektrische Läutewerke, Drehkreuze sowie Hängegitter.

Sonstige gesetzliche Regelungen

Straßenverkehrsordnung

- 2.1** Die Straßenverkehrsordnung 1960²⁸ (**Straßenverkehrsordnung**) regelte das Verhalten der Verkehrsteilnehmer:innen und die Straßenerhaltung im öffentlichen Raum.

Als zuständige Behörden (**Verkehrsbehörden**) fungierten insbesondere die Burgenländische Landesregierung und die Bezirkshauptmannschaften²⁹. Diese stellten nachgeordnete Dienststellen des Landes Burgenland dar.³⁰

Zu den Aufgaben der Verkehrsbehörde gehörte insbesondere die Festlegung³¹ von Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs.³² Deren Anbringung und Erhaltung oblag dem Straßenerhalter. Dieser durfte bestimmte Einrichtungen auch ohne behördlichen Auftrag anbringen. Dazu gehörten beispielsweise Gefahrenzeichen, Verkehrsspiegel, Signalscheiben oder Sperrketten.

Für die Ankündigung von Eisenbahnkreuzungen sah die Straßenverkehrsordnung³³ beispielsweise die Anbringung von Baken³⁴ sowie Gefahrenzeichen vor.³⁵

Straßenerhalter der Landesstraßen war das Land Burgenland. Für die Erhaltung der Gemeindestraßen und Güterwege waren die Gemeinden zuständig.

²⁶ §§ 10, 11 und 12 EisebKrV idgF.

²⁷ Beispielsweise „Geschwindigkeitsbeschränkung“, „Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung“ und „Halt“.

²⁸ BGBl. Nr. 159/1960 idgF.

²⁹ In den Statutarstädten Eisenstadt und Rust nahmen die Magistrate Eisenstadt und Rust die betreffenden Aufgaben wahr.

³⁰ Bestimmte Behördenagenden wies die Straßenverkehrsordnung dem zuständigen Bundesministerium und den Gemeinden zu.

³¹ Die straßenpolizeilichen Maßnahmen legte die Verkehrsbehörde jeweils mittels Bescheid bzw. Verordnung fest.

³² Beispielsweise Straßenverkehrszeichen und Bodenmarkierungen.

³³ § 50 Straßenverkehrsordnung idgF.

³⁴ Baken mit drei roten schräg gestellten Balken waren etwa 240 m, Baken mit zwei Balken etwa 160 m und Baken mit einem Balken etwa 80 m vor der Eisenbahnkreuzung aufzustellen.

³⁵ Beispielsweise die Gefahrenzeichen „Bahnübergang mit Schranken“ bzw. „Bahnübergang ohne Schranken“.

Wegehalterhaftung

- 3.1** In Österreich hatte der jeweilige Straßenerhalter³⁶ für den ordnungsgemäßen Zustand einer Straße bzw. eines Weges zu sorgen. Dieser haftete im Schadensfall für vorsätzlich oder grob fahrlässig verschuldete Mängel (Wegehalterhaftung).³⁷

Die Judikatur legte für die Wegehalterhaftung einen hohen Sorgfaltsmaßstab fest.

Zur Vermeidung einer haftungsrechtlichen Inanspruchnahme war der Straßenerhalter deshalb angehalten, vor Gefahren zu warnen und diese zu beseitigen. Dies konnte mit einer nachhaltigen Sanierung der Gefahrenstelle verbunden sein.

Für den Straßenerhalter war es daher notwendig, eine genaue Kenntnis über den Zustand des Straßen- und Wegenetzes zu haben.

Burgenländisches Straßengesetz

- 4.1** Das Burgenländische Straßengesetz 2005³⁸ (**Bgld. Straßengesetz**) bildete die rechtliche Grundlage für die Verwaltung von öffentlichen Straßen im Burgenland. Bundesstraßen wie Autobahnen und Schnellstraßen waren vom Anwendungsbereich des Bgld. Straßengesetzes ausgenommen.

Gemäß Bgld. Straßengesetz³⁹ waren Straßen „*derart zu planen, zu bauen und zu erhalten, dass sie dem jeweiligen Stand der Technik⁴⁰ entsprechend nach Maßgabe und bei Beachtung der straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Vorschriften von allen Straßenbenützern unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bestimmten Umstände ohne besondere Gefahr benützbar sind; hiebei sind auch die Interessen der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zu wahren.*“

Zu den straßenbaulichen Maßnahmen im Bereich von Eisenbahnkreuzungen gehörten etwa die Errichtung von Aufpflasterungen bzw. Bodenschwellen, Fahrbahnverschwenkungen sowie baulichen Mitteltrennungen.

³⁶ Beispielsweise Land Burgenland und Gemeinden.

³⁷ § 1319a Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch idgF.

³⁸ LGBl. Nr. 79/2005 idgF.

³⁹ § 7 Bgld. Straßengesetz idgF.

⁴⁰ Den Stand der Technik spiegelten im Straßenbau insbesondere die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen wider.

Zuständigkeiten

Behördliche Zuständigkeiten

- 5.1** (1) Zuständige Behörde (**Eisenbahnbehörde**) für Hauptbahnen war der/die zuständige Bundesminister:in. Für Neben- und Anschlussbahnen⁴¹ waren die Landeshauptleute verantwortlich. Diese konnten vom/von der zuständigen Bundesminister:in im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung im Einzelfall zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben und Befugnisse ermächtigt werden.⁴²

Die Eisenbahnbehörde legte insbesondere die Sicherung der Eisenbahnkreuzung fest. Dies erfolgte jeweils in Bescheidform. Die Eisenbahnbehörde entschied auch über die bauliche Umgestaltung und die Auflassung einer Eisenbahnkreuzung.⁴³

(2) Die Festlegung der Sicherungsart durch die Eisenbahnbehörde erfolgte nach Maßgabe der örtlichen Gegebenheiten. Beurteilungs- und Entscheidungskriterien waren insbesondere:

- örtliche Verhältnisse und Verkehrserfordernisse
- Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebs
- Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Straßenverkehrs
- absehbare (künftig erwartete) Entwicklung des Bahn- und Straßenverkehrs
- Zugfrequenz sowie die zulässige Geschwindigkeit auf der Bahnstrecke⁴⁴

(3) Bezüglich der Kostentragung der vorgeschriebenen Sicherungsmaßnahmen sah das EisbG⁴⁵ grundsätzlich eine gemeinsame Kostentragung durch das Eisenbahnunternehmen und den Straßenerhalter vor. Falls diese kein Einvernehmen über die Kostenteilung erzielen konnten, waren die Kosten je zur Hälfte vom Eisenbahnunternehmen und vom Straßenerhalter zu tragen.⁴⁶

Das Eisenbahnunternehmen und der Straßenerhalter konnten eine Entscheidung über die Kostenteilung durch die Eisenbahnbehörde beantragen.

⁴¹ Bis zur Änderung der EisebKrV im Oktober 2023 oblag die Auflassung von Anschlussbahnen den Bezirksverwaltungsbehörden.

⁴² § 12 EisebG idgF.

⁴³ § 5 EisebKrV idgF und § 48 EisebG idgF.

⁴⁴ Vgl. Rechnungshof: Eisenbahnkreuzungen vom September 2023, Bund 2023/23, S. 20.

⁴⁵ § 48 EisebG idgF.

⁴⁶ Die Kosten von Abtragungen und Absperrungen im Zusammenhang mit der Auflassung einer Eisenbahnkreuzung hatte das Eisenbahnunternehmen zur Gänze zu tragen.

(4) Das Land Burgenland schloss mit dem zuständigen Bundesministerium⁴⁷ und den Eisenbahnunternehmen Finanzierungsübereinkommen für Infrastrukturinvestitionen sowie Infrastukturerhaltungsmaßnahmen ab. Davon waren auch Eisenbahnkreuzungen umfasst. (vgl. TZ 22.1)

Zudem förderte das Land Burgenland die Auflassung von Eisenbahnkreuzungen. (vgl. TZ 31.1 und 32.1)

Betriebliche Zuständigkeiten

- 6.1** (1) Die Eisenbahnunternehmen hatten die Eisenbahnkreuzungen nach den Bestimmungen der EisebKrV⁴⁸ zu sichern. Diese Verpflichtung galt unabhängig davon, in welchem Ausmaß das Eisenbahnunternehmen und der Straßenerhalter die hieraus erwachsenden Kosten zu tragen hatten.

Die Ausführung der vorgeschriebenen Sicherungsmaßnahmen nahmen die Eisenbahnunternehmen im Einvernehmen mit dem Straßenerhalter vor.

- (2) Die Neusiedler Seebahn GmbH (**NSB**) war ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen.⁴⁹ Als solches zählte sie zu jenen Eisenbahnunternehmen, das Schienennetze errichten, betreiben und erhalten durfte.⁵⁰

Die NSB stand zu 50,19 Prozent im Eigentum der Verkehrsinfrastruktur Burgenland GmbH und zu 49,81 Prozent im Eigentum der Republik Österreich. Die Gesellschaft hatte jeweils zwei Geschäftsführer und einen Aufsichtsrat. (vgl. Anlage 1)

Unternehmensgegenstand der NSB war unter anderem die Errichtung und der Betrieb von Eisenbahnen einschließlich Anschlussbahnen, die durch die Gesellschaft aufgrund behördlicher Bewilligung oder eines Vertrags errichtet, erworben oder gepachtet worden waren.

Die NSB war Eigentümerin einer rund 38 Kilometer langen Bahnstrecke im Bezirk Neusiedl am See (**NSB-Bahnstrecke**). Diese erstreckte sich von Neusiedl am See bis zur Staatsgrenze bei Pamhagen.

⁴⁷ Der BLRH verwendete die Bezeichnung zuständiges Bundesministerium für alle im überprüften Zeitraum mit Verkehrs- und Mobilitätsangelegenheiten betrauten Ministerien.

⁴⁸ § 3 EisebKrV idgF.

⁴⁹ § 1a EisebG idgF.

⁵⁰ Von Eisenbahninfrastrukturunternehmen waren Eisenbahnverkehrsunternehmen zu unterscheiden. Letztere durften nur Züge betreiben und erhalten. Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen zählten zu den Eisenbahnunternehmen.

In Neusiedl am See schloss die NSB-Bahnstrecke an das Netz der ÖBB Infrastruktur AG (**ÖBB**) an.⁵¹ In südlicher Richtung bzw. ab der Staatsgrenze bei Pamhagen verlief das Bahnnetz nach Fertőszentmiklós in Ungarn. Die betreffende Bahnstrecke bzw. den ungarischen Streckenabschnitt verwaltete die in Sopron ansässige Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG (**Raaberbahn**).⁵²

Abbildung 2: Verlauf der NSB-Bahnstrecke



Quelle: NSB; Darstellung: BLRH

(3) Die NSB verfügte über eine eisenbahnrechtliche Konzession des zuständigen Bundesministeriums, die bis Dezember 2037 aufrecht war.⁵³ Als Eigentümerin der NSB-Bahnstrecke hatte sie den behördlich vorgeschriebenen Zustand der darauf befindlichen Eisenbahnkreuzungen zu gewährleisten.

⁵¹ Die Eigentumsgrenze befand sich zwischen den Bahnhöfen Neusiedl am See und Bad Neusiedl am See.

⁵² Firmenbuchnummer 114215p.

⁵³ Die Konzession gemäß § 14 EisebG war Voraussetzung für den Bau und Betrieb sowie die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten.

(4) Im Dezember 2007 schloss die NSB mit der Raaberbahn einen Betriebsführungsvertrag ab. Dieser verpflichtete die Raaberbahn auf Kosten der NSB insbesondere für

- den betriebssicheren Zustand der NSB-Bahnstrecke,
- den Betrieb,
- die laufende Überwachung, Erhaltung, Instandhaltung und periodische Überprüfung der Infrastruktur sowie
- die Betriebsführung der NSB-Bahnstrecke zu sorgen.

(5) Zudem unterstützte eine Ziviltechniker GmbH die NSB unter anderem mit folgenden Dienstleistungen:

- Unternehmens- und Projektsteuerung bei Investitionsprojekten sowie Instandhaltungen
- Bauherrnvertretung und Beschaffungsmanagement
- Technisches Management und Projektleitung inklusive Beiträge zur kaufmännischen Administration

Das Auftragsverhältnis mit der Ziviltechniker GmbH regelte die Dienstleistungsvereinbarung vom Februar 2020.⁵⁴

6.2 Der BLRH wies darauf hin, dass für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit an Eisenbahnkreuzungen die Eisenbahn- und Verkehrsbehörden, die Eisenbahnunternehmen sowie die Straßenerhalter verantwortlich waren. Er verwies auf seine Ausführungen in TZ 1.1 bis 5.1.

Eine Vernachlässigung der gebotenen Sorgfaltspflichten barg das Risiko von Schadensersatzleistungen bei Unfällen.

Die Verantwortlichkeit des Landes Burgenland resultierte vor allem daraus, dass dieses Eisenbahn- und Verkehrsbehörde sowie Straßenerhalter der Landesstraßen war. Hinzu kam, dass das Land Burgenland Eisenbahnkreuzungen im Burgenland mitfinanzierte und deren Auflassung förderte.

Die NSB war für die Sicherung der Eisenbahnkreuzungen auf der NSB-Bahnstrecke verantwortlich und hatte den behördlich vorgeschriebenen Zustand sicherzustellen. Die Übertragung der Betriebsführung an die Raaberbahn und die Beiziehung der externen Ziviltechniker GmbH konnte nach Ansicht des BLRH die NSB von ihren Sorgfaltspflichten als Eigentümerin der NSB-Bahnstrecke bzw. deren Anlagen nicht gänzlich entbinden.

⁵⁴ Die Auftragsvergaben an die Raaberbahn und die Ziviltechniker GmbH umfasste die Prüfung nicht.

- 6.3** Das Land Burgenland teilte in seiner Stellungnahme mit, dass es aus der allgemeinen Förderung für den Umbau von Eisenbahnkreuzungen an Gemeindestraßen aus Finanzausgleichsmittel (FAG-Mittel) – also aus Mitteln des Bundes, für deren Verteilung die Länder durch das FAG 2017/FAG 2024 verpflichtet seien, eine entsprechende Richtlinie zu erlassen - keine Verantwortlichkeit im Sinne der Sorgfaltspflicht für Eisenbahnkreuzungen an Gemeindestraßen bzw. einen Zusammenhang erkennen könne.
- 6.4** Das BLRH stellte klar, dass sich die Verantwortlichkeit des Landes Burgenland für die Sicherheit von Eisenbahnkreuzungen vielschichtig als Eisenbahn-, Verkehrsbehörde und Straßenerhalter aus den Rechtsvorschriften ergab. (vgl. TZ 1.1 bis 5.1)

Er betonte jedoch, dass er die Sorgfaltspflichten des Landes Burgenland als Straßenerhalter nur auf Landesstraßen bezog. Die Mitfinanzierung und Förderung der Auflassung von Eisenbahnkreuzungen war aber auch insofern von Bedeutung, als das Land Burgenland dadurch zumindest indirekt Einfluss auf den Ausbauzustand und damit auf die Sicherheit der Eisenbahnkreuzungen hatte.

Datengrundlage

Bahnstrecken und Eisenbahnkreuzungen im Burgenland

Bahnstrecken

- 7.1** (1) Im Burgenland bestanden im überprüften Zeitraum vier Hauptbahnstrecken, sechs Nebenbahnstrecken und 26 Anschlussbahnstrecken.

Nachfolgende Tabelle listet die Haupt- und Nebenbahnstrecken sowie die zuständigen Eisenbahnunternehmen⁵⁵ auf:

Tabelle 1: Haupt- und Nebenbahnstrecken 2020 bis 2024

Nr.	Bahnstrecken	Eisenbahnunternehmen
Hauptbahnstrecken		
1	Bruck/Leitha-Landesgrenze NÖ/BGLD nach-Staatsgrenze AT/HU nach Nickelsdorf	ÖBB
2	Fehring-Landesgrenze STMK/BGLD-Staatsgrenze AT/HU nach Mogersdorf	ÖBB
3	Parndorf-Staatsgrenze nach Kittsee	ÖBB
4	Ebenfurth-Landesgrenze NÖ/BGLD (Leithabrücke)-Staatsgrenze AT/HU nach Baumgarten	Raaberbahn
Nebenbahnstrecken		
5	Wiener Neustadt-Landesgrenze NÖ/BGLD-Staatsgrenze AT/HU nach Loipersbach-Schattendorf	ÖBB
6	Wulkaprodersdorf-Abzw. Bruck a.d. Leitha 1	ÖBB
7	Staatsgrenze HU/AT nach Pamhagen-Neusiedl am See	NSB
8	Sopron - Staatsgrenze HU/AT-Deutschkreutz	ÖBB
9	Friedberg - Landesgrenze STMK/BGLD-Altpinkafeld	ÖBB
10	Oberwart-Altpinkafeld	ÖBB

Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

⁵⁵ Eigentümer:innen bzw. Betreiber:innen.

Nachfolgende Abbildung veranschaulicht den Verlauf der Haupt- und Nebenbahnstrecken mit Stand Fahrplanjahr 2022:⁵⁶

Abbildung 3: Verlauf der Haupt- und Nebenbahnstrecken



Quelle: Land Burgenland und ÖBB; Darstellung: BLRH

⁵⁶ Über den Verlauf der Anschlussbahnstrecken stand keine Übersichtskarte zur Verfügung.

Eisenbahnkreuzungen

8.1 (1) Der BLRH forderte vom Land Burgenland Informationen zu den Eisenbahnkreuzungen entlang der Haupt-, Neben- und Anschlussbahnstrecken von 2020 bis 2024 an. Dazu zählten insbesondere:

- Gesamtanzahl
- Verteilung⁵⁷
- Standort
- Sicherungsart
- Sicherungs- und Zusatzeinrichtungen
- straßenpolizeiliche Absicherung
- Genehmigungs-, Überprüfungsstatus⁵⁸
- Ausführungsstatus der vorgeschriebenen Maßnahmen⁵⁹
- Ausbauzustand⁶⁰
- Veränderung der Eisenbahnkreuzungen.⁶¹

Das Land Burgenland legte dazu insbesondere Verzeichnisse der Bahnstrecken (**Bahnverzeichnisse**) und Eisenbahnkreuzungen (**EK-Verzeichnisse**) vor.

Die EK-Verzeichnisse umfassten die Eisenbahnkreuzungen auf den Nebenbahn- und Anschlussbahnstrecken sowie die Eisenbahnkreuzungen mit den Landesstraßen. Für diese Eisenbahnkreuzungen war das Land Burgenland als Eisenbahnbehörde und Straßenerhalter zuständig.

Das Land Burgenland verfügte über keine Informationen über die Eisenbahnkreuzungen auf den Hauptbahnstrecken. Es begründete dies mit der fehlenden eisenbahnrechtlichen Zuständigkeit.

Auskunftsgemäß stammten die EK-Verzeichnisse der Nebenbahnstrecken von den Eisenbahnunternehmen.⁶² Die EK-Verzeichnisse der Anschlussbahnstrecken und der Landesstraßen erstellte das Land Burgenland.⁶³

⁵⁷ Beispielsweise auf Haupt-, Neben-, Anschlussbahnen, Landes- und Gemeindestraßen sowie auf öffentliche und nicht öffentliche Eisenbahnkreuzungen.

⁵⁸ Beispielsweise Datum der Genehmigung, Bescheidzahl und zuständige Eisenbahnbehörden.

⁵⁹ Beispielsweise Datum und Ergebnisse der letzten Überprüfung, geplante Überprüfung und Ausführungsfristen.

⁶⁰ Beispielsweise Fahrbahnverschwenkungen, Fahrbahnteiler und Aufpflasterungen.

⁶¹ Beispielsweise aufgrund von Auflassungen, Umfahrungen oder der Errichtung von Über- oder Unterführungen.

⁶² Das EK-Verzeichnis der NSB-Bahnstrecke verwies auf die Ziviltechniker GmbH, mit welcher die NSB im Februar 2020 eine Dienstleistungsvereinbarung abschloss. (vgl. TZ 6.1)

⁶³ Die Informationen zu den Landesstraßen stammten aus der Straßendatenbank des Landes Burgenland.

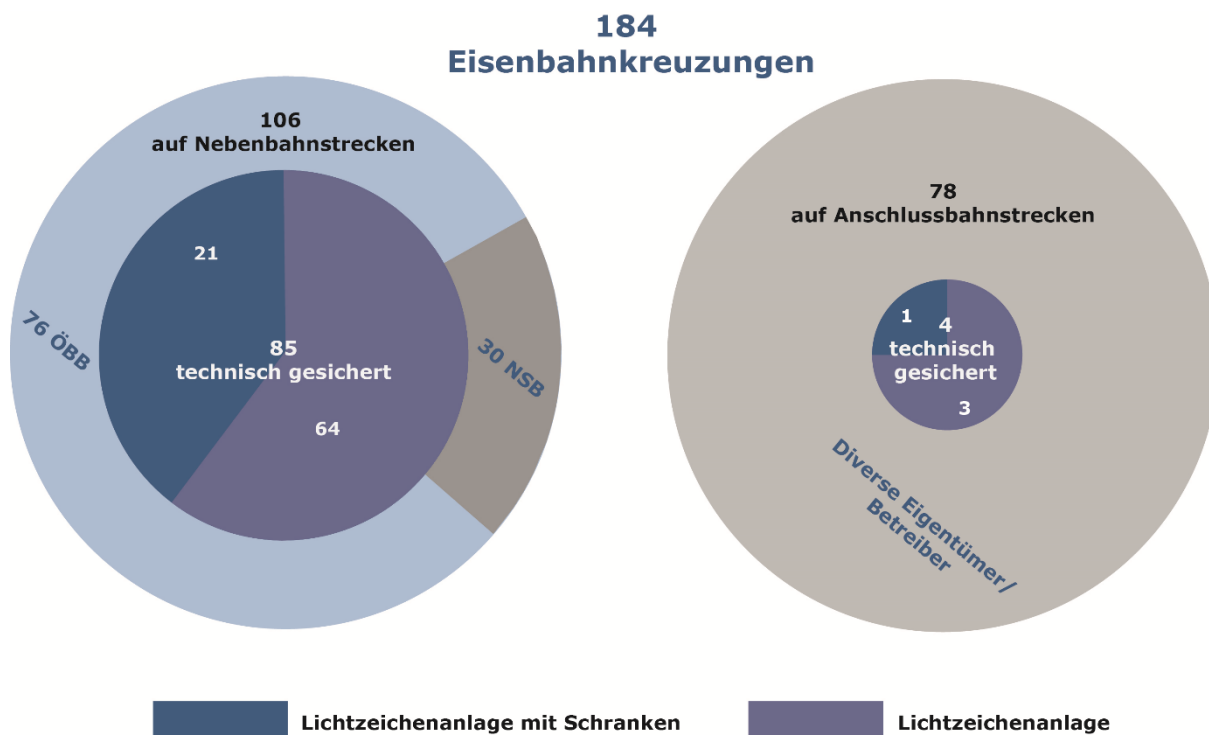
Zudem hatten die EK-Verzeichnisse einen unterschiedlichen Informationsgehalt. Sie waren nicht durchgängig datiert bzw. bildeten unterschiedliche Betrachtungsstände ab. Das EK-Verzeichnis der Anschlussbahnstrecken verwies auf ein weiteres Verzeichnis mit 56 Eisenbahnkreuzungen mit Stand Oktober 2012.

Der BLRH konnte nicht alle Nebenbahnstrecken, die in den EK-Verzeichnissen aufgelistet waren, den Bahnverzeichnissen bzw. den darin aufgelisteten Bahnstrecken eindeutig zuordnen.

Das EK-Verzeichnis mit den Landesstraßen enthielt 45 Eisenbahnkreuzungen. Ob diese auf einer Haupt-, Neben- oder Anschlussbahnstrecke lagen, war dem EK-Verzeichnis nicht zu entnehmen.

Der BLRH konnte daher keine verlässlichen Analysen über die Entwicklung der Eisenbahnkreuzungen anhand der abgefragten Informationen im Mehrjahresvergleich durchführen. Ebenso wenig verfügte das Land Burgenland über derartige Analysen.

(2) Gemäß den vorgelegten EK-Verzeichnissen bestanden im Jahr 2024 auf Neben- und Anschlussbahnstrecken im Burgenland insgesamt 184 Eisenbahnkreuzungen:



Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

Auf den Nebenbahnstrecken waren rund 80 Prozent der Eisenbahnkreuzungen technisch gesichert. Von den Eisenbahnkreuzungen auf den Anschlussbahnstrecken wiesen rund 5 Prozent eine technische Sicherung auf.

- 8.2** Der BLRH hielt fest, dass das Land Burgenland als Eisenbahn- und Verkehrsbehörde sowie Straßenerhalter der Landesstraßen eine genaue Kenntnis der Eisenbahnkreuzungen auf dem burgenländischen Straßen- bzw. Wegenetz haben sollte. Hinzu kam, dass das Land Burgenland Eisenbahnkreuzungen mitfinanzierte und deren Auflassung förderte.

Vor diesem Hintergrund beanstandete der BLRH, dass das Land Burgenland keine umfassende und verlässliche Datengrundlage zu den Eisenbahnkreuzungen im Burgenland von 2020 bis 2024 hatte. Dazu zählten insbesondere Gesamtanzahl, Verteilung, Standort, Sicherungsart, straßenpolizeiliche Absicherung, Genehmigungs- und Überprüfungsstatus sowie deren Veränderung etwa infolge von Auflassungen oder Umbauten.

Aufgrund der fehlenden Datengrundlage konnte der BLRH keine verlässlichen Analysen über die Entwicklung der Eisenbahnkreuzungen im überprüften Zeitraum vornehmen. Ebenso wenig verfügte das Land Burgenland über derartige Analysen.

Der BLRH empfahl dem Land Burgenland, eine umfassende und verlässliche Datengrundlage über die Eisenbahnkreuzungen auf dem burgenländischen Straßen- bzw. Wegenetz sicherzustellen.

- 8.3** Das Land Burgenland führte dazu aus, dass die Führung einer aktuellen und vollständigen Datenbasis zu Eisenbahnkreuzungen sowie die Implementierung einer solchen in die Geodatenbank des Landes durchaus wünschenswert wäre. Dem würde allerdings ein großer regelmäßiger Wartungs- und Rechercheaufwand für die Fachabteilung gegenüberstehen, der dem zu erwartenden Nutzen nicht entsprechen würde.

Das Land sähe sich dabei nicht als die zentral und primär für die Verwaltung von Eisenbahnkreuzungen zuständige Stelle. Diese Aufgabe sei von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu besorgen, die auch die Führung entsprechender Datenverzeichnisse zu bewerkstelligen hätten, welche wiederum gegebenenfalls und bei Bedarf seitens des Landes jeweils aktuell angefordert werden können.

- 8.4** Der BLRH entgegnete, dass nicht nur die Eisenbahnunternehmen, sondern auch das Land Burgenland als Eisenbahn- und Verkehrsbehörde sowie Straßenerhalter für die Sicherheit an Eisenbahnkreuzungen verantwortlich waren. Dies ergab sich aus den Rechtsvorschriften. (vgl. TZ 1.1. bis 6.1)

Der vom Land Burgenland erwähnte Wartungs- und Rechercheaufwand bzw. angezweifelte Nutzen einer verlässlichen Datengrundlage waren für den BLRH nicht nachvollziehbar. Derartige Erwägungen standen in keiner Relation zum Risiko möglicher Schadenersatzleistungen bei Vernachlässigung der gebotenen Sorgfaltspflichten im Rahmen der Aufgabenwahrnehmung.

Weiters hatte das Land Burgenland nach Auffassung des BLRH als Betreiber der Geodatenbank eine verlässliche Datenqualität für die Nutzer:innen sicherzustellen.

Eisenbahnkreuzungen auf der NSB-Bahnstrecke

- 9.1** (1) Die NSB stellte Übersichtskarten der NSB-Bahnstrecke und EK-Verzeichnisse zur Verfügung. Diese enthielten insbesondere Standort, Straße⁶⁴, Gemeinden, Sicherungsart, durchgeführte Sicherungsmaßnahmen⁶⁵, Genehmigungsstand sowie Unfallgeschehen.

Nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Eisenbahnkreuzungen auf der NSB-Bahnstrecke von 2020 bis 2024:

Tabelle 2: Eisenbahnkreuzungen auf der NSB-Bahnstrecke 2020 bis 2024

	2020	2021	2022	2023	2024	2020/2024
	[Anzahl per 31.12.]					[Anzahl]
Eisenbahnkreuzungen	31	31	31	31	30	-1
davon						
technisch gesichert	28	28	29	29	29	1
<i>Lichtzeichenanlage</i>	25	25	25	25	25	0
<i>Lichtzeichenanlage mit Schranken</i>	3	3	4	4	4	1
nicht technisch gesichert	3	3	2	2	1	-2
	[Anzahl]					
Auflassungen	1*				1*	2

* Die EK-Auflassungen erfolgten im Juni 2020 und im August 2024

Quelle: NSB; Darstellung: BLRH

⁶⁴ Beispielweise Landes-, Gemeindestraße, Güter-, Rad- und Fußweg.

⁶⁵ Beispielweise Auflassungen, Umfahrungen, Umbauten und Softwaretausch.

(2) Der BLRH besichtigte im November 2024 sieben Eisenbahnkreuzungen auf der NSB-Bahnstrecke, die er anhand bestimmter Kriterien auswählte:⁶⁶

Tabelle 3: Besichtigte Eisenbahnkreuzungen

Nr.	Eisenbahn- kreuzung Bahn-Kilome- ter	Straße	Gemeinde	Sicherungsart/Status
1	64,879	Güterweg	Pamhagen	Lichtzeichenanlage
2	70,866	Gemeindestraße	Wallern	aufgelassen
3	89,669	Güterweg	Gols/Mönchhof	aufgelassen
4	91,764	Güterweg	Gols	Lichtzeichenanlage mit Schranken
5	93,487	L 205 See Straße	Neusiedl am See	Lichtzeichenanlage
6	98,913	Fußweg	Neusiedl am See	Andreaskreuz und Sichtraum
7	99,250	Güterweg	Neusiedl am See	aufgelassen

Quelle: NSB; Darstellung: BLRH

An der Besichtigung nahmen Vertreter der NSB, der Raaberbahn sowie der Ziviltechniker GmbH teil. Dabei erfolgte eine Erörterung zu folgenden Fragestellungen:

- ursprüngliche und aktuelle Sicherungsart
- durchgeführte Verkehrssicherheitsmaßnahmen
- erstellte Sachverständigengutachten
- Genehmigungs-, Überprüfungs- sowie Ausführungsstatus der behördlich vorgeschriebenen Maßnahmen

Die Anwesenden beantworteten die Fragen des BLRH unter Vorlage von Dokumentationen wie Pläne, Anlagenblätter, Prüfbefunde, -blätter, Bescheide sowie Gutachten.

9.2 Der BLRH stellte fest, dass die Sicherungsart bzw. der Status der besichtigten Eisenbahnkreuzungen den vorgelegten Unterlagen entsprachen.

⁶⁶ Auswahlkriterien waren etwa durchgeführte Maßnahmen, Auflösungen, Sicherungsart und Unfallgeschehen.

Geodatenbank Burgenland

- 10.1** Das Land Burgenland betrieb das Online-Portal „GeoDaten Burgenland“ (**Geodatenbank**) mit geografischen Basis- und Fachdaten.⁶⁷ Dadurch hatten Bürger:innen, Wirtschaft, Schulen und andere Einrichtungen die Möglichkeit, raumbezogene Daten und Informationen über das Burgenland abzurufen. Ebenso unterstützten die Daten die Landes- und Gemeindeverwaltung bei der Erfassung, Verwaltung, Analyse und Präsentation standort- bzw. raumbezogener Informationen.

Die Geodatenbank enthielt Daten zum Standort und zur Sicherungsart der Eisenbahnkreuzungen. Diese standen sowohl in Form einer digitalen Karte, als auch in Form von Tabellen zur Verfügung.

Ein vom BLRH im September 2024 vorgenommener Datenabgleich der digitalen Karte mit den Tabellen ergab eine Abweichung von zumindest 44 Eisenbahnkreuzungen.⁶⁸ Dabei zeigte sich, dass die Eisenbahnkreuzungen zum Teil mehrfach am selben Standort abgebildet waren.

Die Tabellen mit den Eisenbahnkreuzungen waren lückenhaft und nicht näher erläutert. Dies betraf etwa die Angaben zu Bahn-Kilometer, Straße, Sicherungsart und Zusatzeinrichtungen, Genehmigungs-, Änderungs- und Überprüfungsbescheide.

Der BLRH konnte keine Analysen im Mehrjahresvergleich und Datenabgleiche mit den vorgelegten Bahnverzeichnissen und EK-Verzeichnissen vornehmen. Dies war vor allem auch darauf zurückzuführen, dass die Datensätze in den Tabellen den Stand 2022 bzw. 2023 abbildeten und somit nicht den überprüften Zeitraum darstellten.

- 10.2** Der BLRH wies darauf hin, dass das Land Burgenland in seiner Geodatenbank über keine verlässlichen und keine aktuellen Daten zu Eisenbahnkreuzungen verfügte. Zudem fehlten entsprechende Erläuterungen der Daten. Da auch die Landes- und Gemeindeverwaltung die Daten der Geodatenbank nutzen konnte, verwies der BLRH bei deren Anwendung auf mögliche Risiken etwa bei behördlichen Entscheidungen (z.B. Erteilung einer Baubewilligung).

Der BLRH empfahl dem Land Burgenland, über die Geodatenbank verlässliche, aktuelle und nachvollziehbare Daten zur Verfügung zu stellen.

- 10.3** Das Land Burgenland verwies auf seine Stellungnahme in TZ 8.3.

⁶⁷ Der geografische Informationsdienst war in der Abteilung 2 angesiedelt.

⁶⁸ Im September 2024 konnten der digitalen Karte 196 Eisenbahnkreuzungen entnommen werden. Demgegenüber wiesen die Tabellen 240 Eisenbahnkreuzungen bzw. Datensätze auf.

Strategische Vorgaben

Gesamtverkehrsstrategien des Landes Burgenland

- 11.1** (1) Die strategische Grundlage des Landes Burgenland für den Verkehrs- und Mobilitätsbereich bildete die Gesamtverkehrsstrategie Burgenland.

Im überprüften Zeitraum waren die Gesamtverkehrsstrategien aus den Jahren 2014 und 2021 (**Gesamtverkehrsstrategie 2014 und 2021**) maßgeblich. Diese Strategiepapiere beschloss die Burgenländische Landesregierung im Juli 2014 und im September 2021.⁶⁹

Die Gesamtverkehrsstrategien 2014 und 2021 sahen folgende strategische Zielvorgaben zu Eisenbahnkreuzungen vor:

- Verbesserung der Erkennbarkeit und Sicherung von Eisenbahnkreuzungen
- Mehr Sicherheit an Eisenbahnkreuzungen

Das Land Burgenland nahm keine nähere Präzisierung der strategischen Zielvorgaben anhand von Zielindikatoren mit messbaren Zielwerten vor. Ebenso wenig definierte es einen Sollzustand der Eisenbahnkreuzungen auf dem burgenländischen Straßen- bzw. Wegenetz.⁷⁰

Das Land Burgenland verfügte über keine Nachweise über die Erreichung der strategischen Zielvorgaben etwa in Form von Wirkungs-, Unfall-, und Kostenanalysen.

- (2) Die angestrebten Ziele konnten durch eine Vielzahl an Maßnahmen (**Verkehrssicherheitsmaßnahmen**) erreicht werden. Diese ergaben sich aus den rechtlichen Rahmenbedingungen und den einschlägigen technischen Richtlinien.⁷¹

⁶⁹ Der Burgenländische Landtag nahm die Gesamtverkehrsstrategie 2021 im Oktober 2021 zur Kenntnis.

⁷⁰ Beispielsweise hinsichtlich Gesamtanzahl, Anteil technisch gesicherter und nicht technisch gesicherter Eisenbahnkreuzungen, Ausbauzustand sowie angestrebte Unfallreduktionen.

⁷¹ Beispielsweise EISBKrV, Straßenverkehrsordnung, Bgld. Straßengesetz sowie Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen.

Zu den möglichen Verkehrssicherheitsmaßnahmen an Eisenbahnkreuzungen zählten insbesondere:

- Auflassungen bzw. Umfahrungen
- Über- bzw. Unterführungen
- Lichtzeichenanlagen mit und ohne Schranken
- Andreaskreuze, Geschwindigkeitsbeschränkungen
- Bahnbaken, Gefahrenzeichen, Bodenmarkierungen
- Aufpflasterungen bzw. Bodenschwellen, Fahrbahnverschwenkungen
- Fahrbahnlichter, Beleuchtungsanlagen
- bauliche Mitteltrennungen

Für die Planung, Festlegung, Anbringung, Umsetzung sowie Kostentragung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen waren verschiedene Akteure verantwortlich. Dazu gehörten vor allem die Eisenbahn- und Verkehrsbehörden, die Eisenbahnunternehmen und die Straßenerhalter.

Das Land Burgenland verfügte über kein Gesamtkonzept mit allen Verkehrssicherheitsmaßnahmen, dass mit den maßgeblichen Akteuren und deren Planungen⁷² abgestimmt war.⁷³ Dieses Gesamtkonzept war für die Zielumsetzung und Zielsteuerung notwendig. Hinzu kam, dass gemäß EibG eine gemeinsame Kostentragung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen durch die Eisenbahnunternehmen und die Straßenerhalter anzustreben war.

(3) Die Gesamtverkehrsstrategie 2021 referenzierte auf ein Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Burgenland mit sieben Schwerpunkten. Die strategische Zielvorgabe „*Mehr Sicherheit an den Eisenbahnkreuzungen*“ stellte einen Schwerpunkt dieses Programms dar. Weitere Schwerpunkte des Verkehrssicherheitsprogramms waren etwa:

- Erfassung und Behebung von Unfallhäufungsstellen
- Verkehrssicherheitsumbauten
- Verkehrssicherheitsmaßnahmen durch Straßenausrüstung

Über das Verkehrssicherheitsprogramm und die an Eisenbahnkreuzungen geplanten sowie umgesetzten Verkehrssicherheitsmaßnahmen lagen keine nachvollziehbaren Dokumentationen vor. Insbesondere fehlten Programmbeschreibungen, Regierungsbeschlüsse, Maßnahmen-, Kosten-, Terminpläne, Umsetzungsberichte, Kostenaufstellungen.⁷⁴

⁷² Beispielsweise Investitions-, Instandhaltungs- und Bauprogramme sowie Sicherheits- und Verkehrskonzepte der Eisenbahnunternehmen sowie Gemeinden.

⁷³ Das bedeutet ein Gesamtkonzept mit den geplanten Maßnahmen, Kosten und Umsetzungsterminen.

⁷⁴ Der BLRH führte keine weiteren Prüfungshandlungen zum Verkehrssicherheitsprogramm durch.

(4) Das Land Burgenland verwies hinsichtlich der Zielumsetzung insbesondere auf die Finanzierungsübereinkommen mit den Eisenbahnunternehmen sowie deren Jahresberichte. Die geplanten und umgesetzten Verkehrssicherheitsmaßnahmen, Kosten und Umsetzungstermine waren darin nicht ausgewiesen.

(5) Die strategischen Zielvorgaben der Gesamtverkehrsstrategien referenzierten auf Eisenbahnkreuzungen. Einschränkungen wie etwa nach Bahnstrecke, behördlicher Zuständigkeit, Straßenzug oder Straßenerhalter fanden nicht statt.

11.2 Zu (1) Der BLRH kritisierte, dass das Land Burgenland die mit den Gesamtverkehrsstrategien 2014 und 2021 angestrebte Verbesserung der Erkennbarkeit und Sicherung sowie Erhöhung der Sicherheit von Eisenbahnkreuzungen nicht näher präziserte. Insbesondere fehlten die Definition von Zielindikatoren mit messbaren Zielwerten sowie die Festlegung eines Sollzustands.

Ebenso wenig bestanden Nachweise über die Erreichung der strategischen Zielvorgaben etwa mittels Wirkungs-, Unfall- und Kostenanalysen.

Der BLRH wies darauf hin, dass klare strategische Zielvorgaben eine wesentliche Voraussetzung für einen effektiven und effizienten Mitteleinsatz bildeten. Zudem waren Wirkungsanalysen für die Beurteilung der Zielerreichung und Steuerung des Mitteleinsatzes erforderlich.

Der BLRH empfahl dem Land Burgenland, klare strategische Ziele für die Eisenbahnkreuzungen bzw. einen Sollzustand zu definieren. Die Ziele sollten spezifisch, messbar, realisierbar und terminisiert sein.

Weiters empfahl der BLRH dem Land Burgenland, die Zielerreichung in regelmäßigen Abständen etwa mittels Wirkungsanalysen zu evaluieren.

Zu (2) und (3) Der BLRH kritisierte, dass das Land Burgenland über kein Gesamtkonzept aller Verkehrssicherheitsmaßnahmen, welches mit den maßgeblichen Akteuren bzw. deren Planungen abgestimmt war, verfügte. Dieses Gesamtkonzept war für die Zielumsetzung und Zielsteuerung notwendig. Der BLRH betrachtete dies auch unter dem Aspekt, dass gemäß EisbG eine gemeinsame Kostentragung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen durch die Eisenbahnunternehmen und die Straßenerhalter anzustreben war.

Der BLRH empfahl dem Land Burgenland, für die Umsetzung der strategischen Zielvorgaben ein Gesamtkonzept zu erstellen. Dieses sollte mit den maßgeblichen Akteuren bzw. deren Planungen abgestimmt werden und die geplanten Maßnahmen, Kosten, die Kostenteilung und die Umsetzungstermine enthalten.

Ferner empfahl der BLRH dem Land Burgenland, die Umsetzung des Gesamtkonzepts nachvollziehbar zu dokumentieren, etwa mittels Programm-, Status Quo-, Umsetzungsberichten, Maßnahmenlisten sowie Kostenaufstellungen.

- 11.3** (1) Das Land Burgenland teilte in seiner Stellungnahme mit, dass die Kriterien für eine technische Sicherung in der Verordnung detailliert festgelegt seien und dem Sachverständigen sowie der Behörde kein freies Ermessen zukommen würde. Laut dem Einführungserlass des Ministeriums würden die Kriterien ausschließlich auf die im jeweiligen Einzelfall vorhandenen festgestellten Verhältnisse abstellen. Eine "Behördenstrategie" zur Erhöhung der Anzahl der Schrankenanlagen (beispielsweise um 15 %) wäre rechtswidrig.
- (2) Weiters sei die Gesamtverkehrsstrategie 2021 die strategische Vorgabe des Landes für den Bereich Mobilität und Verkehr. Eisenbahnkreuzungen seien naturgemäß Teil des Verkehrssystems, würden aber primär in der Verantwortlichkeit des jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmens liegen. Daher hätte das Land mittels Gesamtverkehrsstrategie 2021 auch nur eine allgemein-strategische Festlegung getroffen, die Sicherheit an Eisenbahnkreuzungen verbessern zu wollen, wobei es die konkret notwendigen Veranlassungen aber im Aufgabenbereich der Eisenbahninfrastrukturunternehmen sehe. Diese seien auch gemäß den geltenden rechtlichen Grundlagen gesetzlich dazu verpflichtet.

Die Schwerpunkte der Gesamtverkehrsstrategie 2021 und auch der Gesamtverkehrsstrategie 2014 würden darin liegen, der burgenländischen Bevölkerung ein bestmögliches Mobilitätsangebot zur Verfügung stellen zu können. Die vom BLRH intendierte Präzisierung der strategischen Vorgaben hinsichtlich Sicherheit an Eisenbahnkreuzungen hätte den Detaillierungsgrad der Gesamtverkehrsstrategie 2021 überfordert und eher ein eigenes strategisches Dokument für Eisenbahnkreuzungen im Burgenland notwendig gemacht. Der Rahmen einer allgemeinen Gesamtverkehrsstrategie würde in der intendierten Bearbeitungstiefe hinsichtlich Eisenbahnkreuzungen wohl gesprengt.

Eine eigene Verkehrssicherheitsstrategie des Landes unter Berücksichtigung von Sicherheit an Eisenbahnkreuzungen könne in zukünftigen Bearbeitungsschritten angedacht werden.

- (3) Hinsichtlich der regelmäßigen Evaluierung der Gesamtverkehrsstrategie 2021 teilte das Land Burgenland mit, dass diese im Abstand von zwei Jahren unter Einbeziehung der involvierten Stakeholder und Institutionen durchgeführt worden seien und werden.

(4) Weiters hätte nach Darstellung des Landes Burgenland der BLRH in seinem unlängst publizierten Bericht „Prüfbericht Öffentlichkeitsarbeit“ vom April 2025 an einigen Stellen festgehalten, dass die Gesamtverkehrsstrategie 2021 als taugliche strategische Grundlage für die Umsetzung konkreter Maßnahmen dienlich sein konnte.

- 11.4** Zu (1) Der BLRH hielt fest, dass einzelne Behördenentscheidungen über die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen nicht Gegenstand seiner Prüfung waren. (vgl. Grundlagen) Die Erstellung einer „Behördenstrategie“ war daher auch nicht Teil seiner Feststellungen und Empfehlungen.

Zu (2) Wie das Land Burgenland in seiner Stellungnahme ausführte, bildeten die Gesamtverkehrsstrategien 2014 und 2021 die strategischen Grundlagen für den Verkehrs- und Mobilitätsbereich des Landes Burgenland. Diese basierten auf den Beschlüssen der Bgld. Landesregierung vom Juli 2014 und September 2021.

Die Gesamtverkehrsstrategien beinhalteten strategische Zielvorgaben zu Eisenbahnkreuzungen für das gesamte Burgenland, für deren Planung, Festlegung, Anbringung, Umsetzung sowie Kostentragung verschiedene Akteure verantwortlich waren. Dazu gehörten nicht nur die Eisenbahnunternehmen, sondern vor allem auch die Eisenbahn- und Verkehrsbehörden und die Straßenerhalter.

Die Umsetzung der strategischen Zielvorgaben bzw. Regierungsbeschlüsse auf Landesebene erforderte eine landesweite Koordination der Maßnahmen und ein entsprechendes Gesamtkonzept. Dieses konnte nach Auffassung des BLRH nur vom Land Burgenland bzw. von den zuständigen Landesdienststellen unter Einbeziehung aller Akteure erstellt werden. Hinzu kam, dass gemäß EisbG eine gemeinsame Kostentragung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen durch die Eisenbahnunternehmen und die Straßenerhalter anzustreben war.

Der BLRH sah daher einer vom Land Burgenland in Aussicht gestellten Verkehrssicherheitsstrategie unter Berücksichtigung der Sicherheit an Eisenbahnkreuzungen entgegen.

Zu (4) Der BLRH ergänzte, dass er in seinem Prüfungsbericht „Öffentlichkeitsarbeit des Landes Burgenland und ausgewählter Landesunternehmen“ vom April 2025 die Gesamtverkehrsstrategie 2021 als eine mögliche strategische Grundlage für die Umsetzung konkreter Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit bezeichnete. Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit im Bereich der Eisenbahnkreuzungen waren jedoch nicht Gegenstand dieser Prüfung.

Eigentümerstrategie der Neusiedler Seebahn GmbH

12.1 Die strategische Grundlage der NSB war die Eigentümerstrategie vom März 2016.⁷⁵ Diese enthielt unter anderem Wirkungsziele des Landes Burgenland und referenzierte auf die Gesamtverkehrsstrategie 2014. Die Wirkungsziele waren in der Eigentümerstrategie mit keinen durchgängig messbaren Zielwerten versehen.⁷⁶

Die Eisenbahnkreuzungen auf der NSB-Bahnstrecke waren in der Eigentümerstrategie in der Kennzahl „Sicherheit“ mit dem Messindikator „Unfälle“ ohne nähere Präzisierung abgebildet. In diesem Zusammenhang verwies die Eigentümerstrategie der NSB auf ein Infrastrukturprojekt (**FSE-Projekt**).

Das FSE-Projekt sah umfangreiche Investitionen entlang der NSB-Bahnstrecke vor und beinhaltete insbesondere folgende Maßnahmen:

- Auflösung bzw. Zusammenlegung von Eisenbahnkreuzungen
- Ausrüstung sämtlicher Eisenbahnkreuzungen mit technischen Sicherungsanlagen
- Anhebung der örtlich zulässigen Geschwindigkeit durch oberbautechnische Maßnahmen
- Attraktivierung der Verkehrsstationen und Herstellung eines durchgängigen Standards mit barrierefreien Bahnsteiganlagen
- Fernsteuerung aller Bahnhöfe mit einem modernen Stellwerksystem sowie die zentrale Steuerung von einer betriebsführenden Stelle aus

Die Eigentümerstrategie der NSB umfasste den Zeitraum von März 2016 bis Dezember 2019. Ab dem Jahr 2020 lag keine verbindliche Strategie vor.⁷⁷ Diese befand sich bis zum Ende der Prüfungshandlungen im Entwurfsstadium.

Das FSE-Projekt⁷⁸ konnte nicht wie in der Eigentümerstrategie vorgesehen bis Dezember 2019, sondern erst im August 2024 vollständig abgeschlossen werden. Grund dafür waren notwendige Abstimmungen zu drei Eisenbahnkreuzungen mit den betreffenden Gemeinden und der Eisenbahnbehörde.

⁷⁵ Die Burgenländische Landesregierung beschloss die Eigentümerstrategie im August 2016.

⁷⁶ Messbare Zielwerte bestanden nur für einzelne Unterziele wie etwa bezüglich der Fahrzeitverkürzung von Pamhagen nach Wien.

⁷⁷ Entsprechende Beschlüsse der Generalversammlung und des Aufsichtsrats waren nicht vorhanden.

⁷⁸ Das Land Burgenland erteilte die eisenbahnrechtliche Bau- und Betriebsbewilligung für das FSE-Projekt im Jahr 2014.

- 12.2** Der BLRH kritisierte, dass die Eigentümerstrategie der NSB vom März 2016 keine durchgängig messbaren Zielvorgaben für die Eisenbahnkreuzungen auf der NSB-Bahnstrecke enthielt. Zudem war die Eigentümerstrategie auf die Jahre 2016 bis 2019 beschränkt. Ab dem Jahr 2020 verfügte die NSB über keine verbindliche strategische Grundlage.

Der BLRH empfahl der NSB, eine Strategie mit klaren Zielvorgaben zu Eisenbahnkreuzungen zeitnah zu beschließen. Die Ziele sollten spezifisch, messbar, realisierbar und terminisiert sein. Die Strategie sollte die strategischen Zielvorgaben des Landes Burgenland berücksichtigen bzw. mit diesem abgestimmt werden.

Weiters empfahl der BLRH der NSB, die Zielerreichung in regelmäßigen Abständen etwa mittels Wirkungsanalysen zu evaluieren.

- 12.3** Die NSB teilte in ihrer Stellungnahme mit, dass den Eigentümern am 23.04.2025 im Rahmen eines Eigentümer-Jour-Fixe ein Entwurf für eine neue Eigentümerstrategie vorgelegt worden sei. Alle Eisenbahnkreuzungen seien entlang der NSB-Strecke mit Ende August 2024 sowohl überprüft als auch bescheidkonform errichtet worden.

Überprüfungen

Behördliche Überprüfungen

13.1 (1) Gemäß EiskrV⁷⁹ hatten

- die Eisenbahnbehörden die Sicherungsarten aller Eisenbahnkreuzungen in Österreich innerhalb von zwölf Jahren ab Inkrafttreten der Verordnung und somit bis Ende August 2024 zu überprüfen sowie
- die Eisenbahnunternehmen die Sicherungen innerhalb von 17 Jahren und somit bis Ende August 2029 auszuführen.⁸⁰

Mit der Änderung der EiskrV im Oktober 2023⁸¹ fand eine Verlängerung der Überprüfungs- und Ausführungsfrist um jeweils fünf Jahre statt. Demnach waren die Eisenbahnkreuzungen bis Ende August 2029 zu überprüfen. Die Ausführungsfrist für die vorgeschriebenen Sicherungen durch die Eisenbahnunternehmen endete mit Ende August 2034.

Nachfolgende Tabelle zeigt die Überprüfungs- und Ausführungsfristen gemäß EiskrV:

Tabelle 4: Überprüfungs- und Ausführungsfristen gemäß EiskrV

	Überprüfungsfrist	Ausführungsfrist
EiskrV 2012	bis Ende August 2024	bis Ende August 2029
EiskrV 2012, Änderung 2023	bis Ende August 2029	bis Ende August 2034

Quelle: EiskrV; Darstellung: BLRH

(2) Das Land Burgenland war als zuständige Eisenbahnbehörde für die Überprüfung der Eisenbahnkreuzungen auf den Neben- und Anschlussbahnen verantwortlich.⁸²

Eine Gesamterhebung der aufgrund der EiskrV ab dem Jahr 2012 insgesamt zu überprüfenden Eisenbahnkreuzungen bzw. des Prüfvolumens führte das Land Burgenland nicht durch.⁸³

⁷⁹ §§ 102 und 103 EiskrV idgF.

⁸⁰ Vgl. Rechnungshof: Eisenbahnkreuzungen vom September 2023, Reihe Bund 2023/23, S. 25.

⁸¹ BGBl. II Nr. 300/2023 idgF.

⁸² Die Eisenbahnkreuzungen auf den Hauptbahnstrecken hatte das zuständige Bundesministerium zu überprüfen.

⁸³ Beispielsweise hinsichtlich Anzahl, Eisenbahnunternehmen, Bahnstrecke, Standort sowie Sicherungsart.

Das Land Burgenland definierte keine Kriterien für die zeitliche Abwicklung der Überprüfungen bzw. die Terminplanung. Ebenso wenig nahm es eine Prioritätenreihung anhand bestimmter Kriterien vor. Mögliche Kriterien waren etwa:

- Unfallgeschehen
- Ausbauzustand der Eisenbahnkreuzungen
- Verkehrskonzepte, Bau-, Investitions- und Instandhaltungsprogramme der Straßenerhalter sowie Eisenbahnunternehmen
- verfügbare Personalressourcen der Eisenbahnbehörde
- budgetierte Ausgaben für nichtamtliche Sachverständige

Auskunftsgemäß führte das Land Burgenland die Überprüfungen streckenweise mit den Eisenbahnunternehmen durch. Ausschlaggebend für die Auswahl der Bahnstrecken waren insbesondere die Verkehrs- und Zugfrequenz und ob diese mit Güter- und/oder Personenzügen frequentiert waren. Entsprechende Dokumentationen dazu lagen nicht vor.

Das Land Burgenland verfügte insbesondere über keine Prüf- und Terminpläne über die von September 2012 bis August 2024 geplanten Überprüfungen sowie keine Übersicht über die in diesem Zeitraum durchgeführten Überprüfungen⁸⁴. Ebenso fehlten Daten über den Ausführungsstatus der vorgeschriebenen Sicherungen aller Eisenbahnkreuzungen.⁸⁵

(3) Mit Stand August 2024 hatte das Land Burgenland auskunftsgemäß noch 82 Eisenbahnkreuzungen zu überprüfen. Davon lagen 63 Eisenbahnkreuzungen auf Anschlussbahnstrecken (rund 77 Prozent) und 19 Eisenbahnkreuzungen auf einer Nebenbahnstrecke (rund 23 Prozent).⁸⁶

(4) Die Eisenbahnbehörde überprüfte die Eisenbahnkreuzungen auf der NSB-Bahnstrecke. Die vorgeschriebenen Maßnahmen waren nach Angaben der geprüften Stellen mit August 2024 umgesetzt.⁸⁷

(5) Das Land Burgenland hatte keine Informationen über den Überprüfungs- und Ausführungsstatus der Eisenbahnkreuzungen auf den Hauptbahnstrecken.⁸⁸ Es begründete dies damit, dass für die Überprüfung der Hauptbahnstrecken das zuständige Bundesministerium verantwortlich war.

⁸⁴ Beispielsweise mit Bezeichnung, Standort, Eisenbahnunternehmen, Überprüfungsdatum, vorgeschriebene Sicherung sowie Ausführungsfrist.

⁸⁵ Beispielsweise Auflistung der Eisenbahnkreuzungen mit den vorgeschriebenen Sicherungsmaßnahmen und den zugehörigen Umsetzungsfristen.

⁸⁶ Auskunftsgemäß war die Bahnstrecke Friedberg-Oberwart (bis weiter nach Großpetersdorf) in Betrieb. Die Nutzung erfolgte für den Güterverkehr durch wenige Züge pro Woche, vor allem für den Holz- und Stahltransport.

⁸⁷ Der BLRH führte dazu keine weiteren Prüfungshandlungen durch (z.B. technische Begutachtung).

⁸⁸ Das Land Burgenland erließ im August 2019 zu acht Eisenbahnkreuzungen auf der Hauptbahnstrecke Parnsdorf-Kittsee Überprüfungsbescheide. Die betreffenden Überprüfungen führte es aufgrund einer Verfahrensordnung des zuständigen Bundesministeriums vom August 2018 durch.

(6) Von Jänner 2020 bis Juli 2024 überprüfte das Land Burgenland 19 Eisenbahnkreuzungen, wovon neun auf der NSB-Bahnstrecke lagen:

Tabelle 5: Behördlich überprüfte Eisenbahnkreuzungen 2020 bis 2024

	2020	2021	2022	2023	2024*)	Summe
	[Anzahl]					[Anzahl]
überprüfte Eisenbahnkreuzungen	0	8	10	1	0	19
davon NSB-Bahnstrecke	0	8	0	1	0	9

*) Bis Juli 2024

Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

(7) Das Land Burgenland verfügte über keinen eigenen Sachverständigen (Amtssachverständigen) für die technische Sicherung von Eisenbahnkreuzungen. Daher zog es für die Überprüfung der Eisenbahnkreuzungen einen nichtamtlichen Sachverständigen bei.

Vor Beauftragung des nichtamtlichen Sachverständigen holte das Land Burgenland ein Vergleichsangebot ein.⁸⁹ Die Ausgaben für den nichtamtlichen Sachverständigen betrugen im überprüften Zeitraum zumindest rund 37.000 Euro.

Nach Darstellung des Landes Burgenland und der NSB bestanden für die Sachverständigenleistungen kaum Anbieter und somit eine hohe Abhängigkeit von nichtamtlichen Sachverständigen. Dies betraf nicht nur die technische Sicherung von Eisenbahnkreuzungen, sondern auch andere Fachbereiche wie beispielsweise Gewerbe-, Verkehrs- und Wasserrecht.

(8) Für die Einhaltung der eisenbahnrechtlichen Vorschriften war es insbesondere notwendig, dass die Eisenbahnbehörde und die Eisenbahnunternehmen den gleichen Informationsstand hatten.

So konnte etwa ein an das Eisenbahnunternehmen nicht übermittelter Bescheid von diesem auf keinen bescheidgemäßen Zustand überprüft werden. Ebenso bewirkte eine fehlende Bestätigung über die Ausführung der vorgeschriebenen Maßnahmen, dass die Eisenbahnbehörde bzw. das Eisenbahnunternehmen keine genaue Kenntnis über den Ausführungsstatus der vorgeschriebenen Sicherungen hatten.

⁸⁹ Der BLRH führte dazu keine weiteren Prüfungshandlungen durch.

Der BLRH forderte sowohl vom Land Burgenland als auch der NSB Dokumentationen über den Überprüfungs- und Ausführungsstatus der vorgeschriebenen Sicherungen der Eisenbahnkreuzungen entlang der NSB-Bahnstrecke an. Dazu gehörten sowohl Bescheide der Eisenbahnbehörde als auch Erklärungen fachkundiger Personen über die sach-, fach- und bescheidegemäße Ausführung der Maßnahmen (**§ 40 Erklärungen**).⁹⁰

Der Unterlagenabgleich ergab, dass die geprüften Stellen einen unterschiedlichen Informationsstand über den Überprüfungs- und Ausführungsstatus der Eisenbahnkreuzungen hatten. So legte etwa das Land Burgenland unter anderem vier Bescheide und zwei § 40-Erklärungen vor, die den Unterlagen der NSB nicht zu entnehmen waren.⁹¹ Demgegenüber stellte die NSB unter anderem drei § 40-Erklärungen zur Verfügung, die das Land Burgenland nicht vorlegte.⁹²

13.2 Zu (1) bis (3) Der BLRH kritisierte, dass das Land Burgenland weder eine Gesamterhebung der zu überprüfenden Eisenbahnkreuzungen etwa hinsichtlich Anzahl, Bahnstrecke und Sicherungsart durchführte, noch Kriterien für die zeitliche Abwicklung der Überprüfungen definierte. Zudem fehlten Prüf- und Terminpläne über die von September 2012 bis August 2024 geplanten Überprüfungen und eine Übersicht über die in diesem Zeitraum durchgeführten Überprüfungen. Daten über den Ausführungsstatus der vorgeschriebenen Sicherungen lagen ebenso wenig vor.

Der BLRH konnte daher den Überprüfungs- und Ausführungsstatus der vorgeschriebenen Sicherungen an den Eisenbahnkreuzungen gemäß EiseKrV nicht abschließend beurteilen.

Der BLRH wies darauf hin, dass das Land Burgenland mit August 2024 zumindest noch 82 Eisenbahnkreuzungen zu überprüfen hatte. Gemäß EiseKrV hatten die behördlichen Überprüfungen bis Ende August 2029 zu erfolgen. Die Ausführungsfrist für die vorgeschriebenen Sicherungen durch die Eisenbahnunternehmen endet mit Ende August 2034.

Der BLRH empfahl dem Land Burgenland, den Überprüfungs- und Ausführungsstatus der vorgeschriebenen Sicherungen an allen Eisenbahnkreuzungen zu erheben.

⁹⁰ Die Erklärungen durften nur von Personen abgegeben werden, die über eine entsprechende fachliche Qualifikation verfügten und im Fachgebieteverzeichnis gemäß § 40 EiseG des zuständigen Bundesministeriums eingetragen waren.

⁹¹ Die Bescheide stammten vom Februar, März sowie Mai 2021 und umfassten neun Eisenbahnkreuzungen. Die § 40-Erklärungen betrafen zwei Eisenbahnkreuzungen und datierten jeweils mit Juli 2022.

⁹² Die § 40-Erklärungen stammten vom Jänner und April 2022 sowie März 2023. Sie umfassten 17 Eisenbahnkreuzungen.

Der BLRH empfahl dem Land Burgenland, Kriterien für die zeitliche Abwicklung der Überprüfungen im Sinne einer Prioritätenreihung zu definieren. Auf dieser Grundlage wären Prüf- und Terminpläne zu erstellen.

Zu (5) Der BLRH hielt fest, dass das Land Burgenland keine umfassenden Informationen über den Überprüfungs- und Ausführungsstatus der Eisenbahnkreuzungen auf den Hauptbahnstrecken hatte. Dafür war das zuständige Bundesministerium verantwortlich. Nach Ansicht des BLRH waren die Informationen jedoch auch für das Land Burgenland als Verkehrsbehörde und Straßenerhalter von Interesse.

Der BLRH wies darauf hin, dass das Land Burgenland mit seinen Gesamtverkehrsstrategien eine Verbesserung der Erkennbarkeit und Sicherung von Eisenbahnkreuzungen bzw. eine Erhöhung der Sicherheit an Eisenbahnkreuzungen im gesamten Burgenland anstrebte. Hinzu kam, dass das Land Burgenland die Investition und Instandhaltung von Eisenbahnkreuzungen mitfinanzierte.

Der BLRH empfahl dem Land Burgenland, beim zuständigen Bundesministerium den Überprüfungs- sowie Ausführungsstatus der Eisenbahnkreuzungen auf den Hauptbahnstrecken zu erheben.

Zu (7) Der BLRH wies darauf hin, dass das Land Burgenland über keine eigenen Sachverständigen für die technische Sicherung von Eisenbahnkreuzungen verfügte.

Somit bestand sowohl für das Land Burgenland als auch die Eisenbahnunternehmen das Risiko einer hohen Abhängigkeit von Dritten bei der Überprüfung von Eisenbahnkreuzungen. Der BLRH verwies in diesem Zusammenhang auf seinen Prüfungsbericht zu den Beratungsleistungen vom November 2024.

Der BLRH empfahl dem Land Burgenland, den Aufbau von internem Fachwissen im Sachverständigenwesen zu prüfen. Diese Prüfung sollte auch den Fachbereich der technischen Sicherung von Eisenbahnkreuzungen umfassen.

Zu (8) Der BLRH kritisierte, dass das Land Burgenland und die NSB einen unterschiedlichen Informationsstand über den Überprüfungs- und Ausführungsstatus der Eisenbahnkreuzungen auf der NSB-Bahnstrecke hatten.

Diese Informationsasymmetrie barg nach Ansicht des BLRH das Risiko von Haftungen im Schadensfall. Der BLRH betrachtete dies auch vor dem Hintergrund der fehlenden Datengrundlage zu den Eisenbahnkreuzungen und deren Überprüfungs- und Ausführungsstatus kritisch.

Der BLRH empfahl dem Land Burgenland und der NSB, den Überprüfungs- und Ausführungsstatus der Eisenbahnkreuzungen auf der NSB-Bahnstrecke abzugleichen. Fehlende Unterlagen oder Bestätigungen wären zu ergänzen bzw. nachzureichen.

Aus Gründen der Risikoprävention empfahl der BLRH dem Land Burgenland, den Unterlagenabgleich zum Überprüfungs- und Ausführungsstatus der Eisenbahnkreuzungen auch mit den anderen Eisenbahnunternehmen im Burgenland vorzunehmen.

- 13.3** (1) Das Land Burgenland verwies bezüglich der Erhebung der zu überprüfenden Eisenbahnkreuzungen auf eine im Stellungnahmeverfahren nachgeordnete Stellungnahme an das zuständige Bundesministerium im Begutachtungsverfahren aus dem Jahr 2011, wo die Anzahl der Kreuzungen erhoben und dem Bund mitgeteilt worden seien. Auch sei der Arbeitsaufwand für die Behörde und die Kosten grob geschätzt worden.
- (2) Ebenso seien dem BLRH zahlreiche Bescheide und sonstige Unterlagen vorgelegt worden, welche nicht beanstandet worden seien. Wenn Sicherungsmaßnahmen vorgeschrieben worden seien, sei im Bescheid eine Frist festgesetzt und in der Aktenführung mit Fristsetzung vom Sachbearbeiter verlässlich überwacht worden. Es sei daher davon auszugehen, dass die Bescheide juristisch korrekt waren und alles zeitgerecht veranlasst worden sei.
- (3) Weiters hätte der BLRH in seinen Ausführungen die Verkehrs- und Zugfrequenz und ob dort Güter- oder Personenzüge verkehren würden, als maßgebliche Kriterien für die Reihenfolge der Prüfungen angesehen. Demgegenüber hätte er zugleich ausgeführt, dass die Behörde keine Kriterien für die zeitliche Abwicklung beziehungsweise Prioritätenregelung definiert hätte.
- (4) Dass die Unfallzahlen im Burgenland auf Eisenbahnkreuzungen rückläufig seien, würde auch die Richtigkeit und den Erfolg der gewählten Prioritätenreihung bestätigen.
- (5) Tatsächlich ließe sich aus den bereits überprüften Eisenbahnstrecken auch eindeutig ersehen, dass im Burgenland bereits fünf Jahre vor Fristablauf alle Nebenbahnen mit Personenverkehr überprüft worden seien.
- (6) Von den Nebenbahnen sei nur eine einzige nicht überprüft, nämlich die Strecke Friedberg - Oberwart, wo kein Personenverkehr mehr stattfinden würde und der Güterverkehr nur mehr mit reduzierter Geschwindigkeit und Zugfrequenz gefahren werde. Auch die gänzliche Auflassung sei bereits in den Raum gestellt worden, weshalb die Strecke aus Gründen der Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit erst 2026 überprüft werden soll.

Eher später geprüft würden bzw. noch nicht überprüft worden seien auch Anschlussbahnen, weil dort kein Personenverkehr stattfinden und mit langsamer Geschwindigkeit gefahren werden würde. Der Großteil davon würde auf eine Betreibergesellschaft entfallen. Auf dieser Bahnstrecke würde seit Jahren keine Eisenbahn mehr und werde in absehbarer Zeit auch keine mehr fahren. Dies sei in Besprechungen vorgebracht und nicht beanstandet worden.

Die Überprüfung dieser Strecke mit ihren 53 Kreuzungen und die anschließenden Sicherungsmaßnahmen könnten Aufwendungen in Millionenhöhe verursachen. Der BLRH werde um Beurteilung ersucht, ob es seines Erachtens zweckmäßig und vertretbar erscheinen würde, die Überprüfung dieser 53 Kreuzungen in Anbetracht der zu erwartenden Kosten und dem nicht vorhandenen Eisenbahnverkehr überhaupt durchzuführen.

Die Eisenbahnbehörde würde laut Zeitplan sämtliche Überprüfungen bis spätestens 2028, somit ein Jahr vor der in der Verordnung gesetzten Frist, abschließen.

(7) Die NSB teilte in ihrer Stellungnahme mit, dass die als fehlend angeführten Bescheide bei der NSB selbstverständlich aufliegen würden, da diese die Grundlage für die Umsetzung der Sicherungsmaßnahmen darstellen würden. Die NSB sei im Rahmen der Datenübermittlung davon ausgegangen, dass die Übermittlung der Bescheide durch die Behörde erfolgen würde. Darüber hinaus hielt die NSB fest, dass die im Unterlagenabgleich des Prüfberichtentwurfs als nicht vorgelegt gekennzeichneten § 40-Erklärungen selbstverständlich aufliegen würden. Es würden alle Unterlagen vorliegen. Die NSB legte dazu weitere Unterlagen wie Bescheide, § 40-Erklärungen und Fertigstellungsmeldungen vor.

13.4 Zu (1) Der BLRH wies darauf hin, dass das Land Burgenland die Stellungnahme an das zuständige Bundesministerium aus dem Jahr 2011 erst im Stellungnahmeverfahren vorlegte. (vgl. Grundlagen) Auch diese Stellungnahme enthielt keine detaillierte Gesamterhebung der aufgrund der EisbKrV zu überprüfenden Eisenbahnkreuzungen.

Zu (2) Zu den Bescheiden wies der BLRH darauf hin, dass Behördenentscheidungen über die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen nicht Gegenstand der Prüfung waren. (vgl. Grundlagen)

Zu (3) Weiters entgegnete der BLRH, dass das Land Burgenland im Vorfeld keine schriftlichen Kriterien für die zeitliche Abwicklung der behördlichen Überprüfungen bzw. die Terminplanung definierte. Die vom Land Burgenland in der Stellungnahme angesprochenen bzw. im Prüfungsbericht festgehaltenen Kriterien teilte es im Rahmen der Prüfungshandlungen dem BLRH nur mündlich mit. Entsprechende Dokumentationen wie Regierungsbeschlüsse, Dienstanweisungen, Aktenvermerke oder Protokolle lagen nicht vor.

Zu (4) Ebenso wenig konnte der BLRH einen direkten Zusammenhang zwischen den rückläufigen Unfallzahlen und der gewählten Prioritätenreihung bei der Überprüfung der Eisenbahnkreuzung erkennen. (vgl. TZ 17)

Zu (5) Die Ausführungen des Landes Burgenland, wonach sich aus den bereits überprüften Eisenbahnstrecken eindeutig ersehen ließe, dass im Burgenland bereits fünf Jahre vor Fristablauf alle Nebenbahnen mit Personenverkehr überprüft worden seien, konnte der BLRH mangels Datengrundlage nicht beurteilen.

Zu (6) Zu den ausständigen Überprüfungen von Eisenbahnkreuzungen wies der BLRH darauf hin, dass die Überprüfungs- und Ausführungsfristen in der EisebKrV festgelegt waren. Die behördlichen Überprüfungen waren somit innerhalb der vorgegebenen Frist durchzuführen. Etwaige Kosten-Nutzen- und Zweckmäßigkeitsanalysen durch das Land Burgenland könnten für eine Priorisierung herangezogen werden.

Zu (7) Der BLRH stellte zu den Ausführungen der NSB klar, dass er auch von dieser sämtliche Dokumentationen über den Überprüfungs- und Ausführungsstatus der vorgeschriebenen Sicherungen der Eisenbahnkreuzungen anforderte. Die nachträglich vorgelegten Unterlagen unterzog er keiner näheren Prüfung. (vgl. Grundlagen)

Vor dem Hintergrund, dass auch beim Land Burgenland Unterlagen fehlten, erachtete der BLRH den von ihm empfohlenen Datenabgleich jedenfalls als erforderlich an. (vgl. TZ 13.1 und 14.1)

Betriebliche Überprüfungen

14.1 (1) Gemäß EISBKrV⁹³ hatte das Eisenbahnunternehmen jede Eisenbahnkreuzung zumindest einmal jährlich auf den bescheidmäßigen Zustand zu überprüfen (**wiederkehrende Überprüfungen**). Dieses hatte auch festzustellen, ob der Zustand der Fahrbahnkonstruktion im Gleisbereich ein rasches und ungefährdetes Verlassen des Gefahrenraums durch die Straßenbenutzer:innen ermöglichte. Festgestellte augenscheinliche Mängel waren dem Straßenerhalter zu melden (**Mängelmeldungen**).

Ein gleicher Informationsstand hinsichtlich festgestellter, gemeldeter und beseitigter Mängel zwischen Eisenbahnunternehmen und Straßenerhalter bildete daher eine wesentliche Voraussetzung für die Einhaltung der eisenbahnrechtlichen Vorschriften.

(2) Auf der NSB-Bahnstrecke führte die Raaberbahn im Auftrag der NSB die vorgeschriebenen Überprüfungen und Mängelmeldungen an die Straßenerhalter durch. Grundlage bildete der Betriebsführungsvertrag vom Dezember 2007. (vgl. TZ 6.1)

(3) Über die wiederkehrenden Überprüfungen in den Jahren 2020 bis 2024 legte die NSB 333 Prüfbefunde bzw. Prüfblätter (**Prüfbefunde**) der Raaberbahn vor. Die von der Raaberbahn festgestellten Mängel an den überprüften Eisenbahnkreuzungen betrafen etwa den Zustand der Bodenmarkierungen⁹⁴, der Verkehrszeichen⁹⁵ sowie des Gleisschotters.

Die Mängelbeseitigung durch den Straßenerhalter war in den Prüfbefunden nicht bzw. lückenhaft dokumentiert.⁹⁶ Den Prüfbefunden lagen keine schriftlichen Bestätigungen darüber bei.⁹⁷ Auskunftsgemäß erfolgte die Kontrolle der Mängelbeseitigung jeweils im Zuge der nächsten Überprüfung.⁹⁸

(4) Die NSB legte 21 schriftliche Mängelmeldungen der Raaberbahn an die Straßenerhalter im überprüften Zeitraum vor. Davon ergingen 17 an Gemeinden und vier an das Land Burgenland (Landesstraßenverwaltung).⁹⁹

⁹³ § 9 EISBKrV idgF.

⁹⁴ Beispielsweise Haltelinien vor den Gleisen.

⁹⁵ Beispielsweise Gefahrenzeichen und Bahnbaken.

⁹⁶ Hinweise auf Umsetzungsfristen und Erledigungstermine fanden sich in 86 Prüfbefunden. Die anderen Prüfbefunde enthielten keine entsprechenden Angaben.

⁹⁷ Beispielsweise schriftliche Bestätigungen der Straßenerhalter über die Erneuerung der Bodenmarkierungen und Verkehrszeichen als Beilage der Prüfbefunde.

⁹⁸ Der BLRH führte dazu keine weiteren Prüfungshandlungen durch.

⁹⁹ Eine Meldung betraf vier Eisenbahnkreuzungen in den Bezirken Mattersburg und Eisenstadt-Umgebung.

Für das Jahr 2022 waren keine schriftlichen Mängelmeldungen der Raaberbahn an die Straßenerhalter dokumentiert.¹⁰⁰ Auskunftsgemäß erfolgten diesbezüglich telefonische Hinweise der Raaberbahn an die Straßenerhalter. Die vier Mängelmeldungen der Raaberbahn an die Landesstraßenverwaltung lagen der Dokumentation des Landes Burgenland über die eingegangenen Meldungen nicht bei. Zudem verwies das Land Burgenland auf eine Mängelmeldung der Raaberbahn vom Juli 2024, welche die geprüften Stellen nicht vorlegten.

Nachfolgende Tabelle veranschaulicht das Ergebnis des Unterlagenabgleichs bezüglich der Mängelmeldungen:

Tabelle 6: Unterlagenabgleich Mängelmeldungen

NSB, Raaberbahn	Eisenbahnkreuzung Bahn-Kilometer	Bezirk	Land Burgenland
04.10.2021	70,292	Neusiedl am See	X
	81,995		
	84,874		
	87,650		
	98,517		
04.10.2021	96,547	Mattersburg, Eisen- stadt-Umgebung	
	98,003		
	101,529		
	107,283		
16.10.2023	98,517	Neusiedl am See	
X	keine Angabe*)	Neusiedl am See	22.07.2024
04.12.2024	84,874	Neusiedl am See	X

*) Die Eisenbahnkreuzung befand sich im Gemeindegebiet von Mönchhof

X ... nicht vorhanden/vorgelegt

Quelle: Land Burgenland und NSB; Darstellung: BLRH

(5) Die NSB übermittelte dem Land Burgenland Jahresberichte. Darin teilte sie mit, dass die vorgeschriebenen Überprüfungen an Eisenbahnkreuzungen stattfanden. Entsprechende Nachweise lagen den Jahresberichten nicht bei.¹⁰¹

14.2 Zu (1) bis (4) Der BLRH wies darauf hin, dass die Prüfbefunde der Raaberbahn die Mängelbeseitigung durch den Straßenerhalter nicht bzw. nur lückenhaft dokumentierten. Schriftliche Ausführungsbestätigungen lagen den Prüfbefunden nicht bei.

¹⁰⁰ Den Prüfbefunden aus dem Jahr 2020 waren keine Mängel zu entnehmen.

¹⁰¹ Beispielsweise Prüfbefunde oder Prüflisten der Raaberbahn über die wiederkehrenden Überprüfungen.

Der BLRH empfahl der NSB darauf hinzuwirken bzw. sicherzustellen, dass die Raaberbahn die Beseitigung festgestellter Mängel durch den Straßenerhalter in ihren Prüfbefunden nachvollziehbar dokumentiert. Insbesondere sollten schriftliche Bestätigungen des Straßenerhalters über die Mängelbeseitigung eingeholt und den Prüfbefunden beigelegt werden.

Weiters kritisierte der BLRH, dass das Land Burgenland und die NSB einen unterschiedlichen Informationsstand über die gemeldeten Mängel im Bereich der Eisenbahnkreuzungen hatten. Diese Informationsasymmetrie zwischen Eisenbahnunternehmen und Straßenerhalter barg das Risiko von Haftungen im Schadensfall.

Der BLRH empfahl dem Land Burgenland und der NSB, gemeinsam mit der Raaberbahn die gemeldeten Mängel mit den eingegangenen Mängelmeldungen abzugleichen.

Im Sinne einer umfassenden Risikoprävention empfahl der BLRH dem Land Burgenland, den Datenabgleich der Mängelmeldungen auch mit den anderen Eisenbahnunternehmen im Burgenland durchzuführen.

Der BLRH empfahl der NSB, den Datenabgleich auch mit den anderen Straßenerhaltern im Burgenland (Gemeinden) vorzunehmen.

Zu (5) Der BLRH hielt fest, dass die Jahresberichte der NSB zu den Finanzierungsübereinkommen keine Nachweise über die wiederkehrenden Überprüfungen der Eisenbahnkreuzungen enthielten.

Somit konnten weder das Land Burgenland noch der BLRH die Einhaltung der Bestimmungen der EibKrV zu den wiederkehrenden Überprüfungen anhand der Jahresberichte beurteilen.

Der BLRH empfahl der NSB, den Jahresberichten zu den Finanzierungsübereinkommen Nachweise über die durchgeführten wiederkehrenden Überprüfungen an Eisenbahnkreuzungen beizuschließen.

Der BLRH empfahl dem Land Burgenland, die Angaben und Belege der Eisenbahnunternehmen zu den wiederkehrenden Überprüfungen der Eisenbahnkreuzungen in die Überprüfung der Jahresberichte einzubeziehen.

- 14.3** (1) Das Land Burgenland nahm die Anregung des BLRH zur Kenntnis und teilte dazu mit, dass soweit technisch und fachlich möglich, zukünftig die Angaben und Belege der Eisenbahnunternehmen zu den wiederkehrenden Überprüfungen der Eisenbahnkreuzungen in die Überprüfung der Jahresberichte miteinbezogen werden würden.

(2) Zum „Rahmenvertrag“ mit einem externen Beratungsunternehmen aus dem Jahr 2013 wies das Land Burgenland darauf hin, dass dieses zwar formal nicht gekündigt worden sei, aber auch keine weiteren Abrufe aus dem Rahmen stattgefunden hätten. Mittlerweile würde der Rahmenvertrag als abgelaufen angesehen bzw. auch das externe Beratungsunternehmen kein Interesse an der Weiterführung des Vertragsverhältnisses (zu den Konditionen aus 2013) haben. Zudem dürfte das besagte externe Beratungsunternehmen mittlerweile inaktiv sein, zumindest hätten sich keine aktuellen Spuren einer Aktivität, geschweige denn Kontaktmöglichkeiten recherchieren lassen. Aus diesem Grund würde das Land den Status des „Rahmenvertrages“ auch als inaktiv und keine weitere Notwendigkeit einer gesonderten Prüfung sehen.

(3) Dass weder die Gesamtverkehrsstrategie 2014 noch die Gesamtverkehrsstrategie 2021 Bezug auf die „EK-Evaluierung 2014“ nehmen würden, sei dem grundlegenden Ansatz der Gesamtverkehrsstrategien des Landes geschuldet, welcher nicht darauf abzielen würde, eine gesamthafte, detaillierte Verkehrssicherheitsstrategie abbilden zu wollen.

(4) Die „EK-Evaluierung 2014“ sei vielmehr deshalb beauftragt worden, um für die kurz vor dieser Zeit neu etablierten und stark diskutierten rechtlichen Grundlagen für Sicherheit an Eisenbahnkreuzungen (Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012) eine entsprechende Grundlage für weiterführende Handlungen des Landes zu haben. Aus diesen Überlegungen sei letztendlich auch die gültige „Richtlinie des Landes Burgenland zur Auszahlung von Zuschüssen zum Gemeindekostenanteil für Investitionen in Eisenbahnkreuzungen auf Gemeindestraßen“ hervorgegangen.

(5) Die NSB teilte in ihrer Stellungnahme mit, dass § 9 der EisebKrV die Meldepflicht augenscheinlicher Mängel an den Träger der Straßenbaulast bzw. den Straßenerhalter normieren würde. Eine Verpflichtung zur Überprüfung der Mängelbehebung durch das Eisenbahnunternehmen würde sich daraus nicht ergeben. Die NSB hätte dem BLRH bekannt gegeben, dass das beauftragte betriebsführende Unternehmen die Mängelbehebung im Wege der jährlichen Überprüfungen überprüfen würde. Das beauftragte betriebsführende Unternehmen sei mittlerweile angewiesen worden, Mängel gemäß § 9 EisebKrV immer schriftlich an den Träger der Straßenbaulast bzw. den Straßenerhalter zu melden, eine Empfangsbestätigung anzufordern und um eine allfällige Übermittlung einer Fertigstellungsmeldung zu ersuchen, ebenso im Rahmen der nächstfolgenden jährlichen Überprüfung den Stand der Mängelbehebung festzuhalten.

Zu den Nachweisen über die wiederkehrenden Überprüfungen der Eisenbahnkreuzungen gab die NSB bekannt, dass sich die Jahresberichte an die Finanzierungsgeber des Mittelfristigen Investitionsprogramms, das sind das Land Burgenland und das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, richten würden und Umfang und Inhalt mit diesen abgestimmt seien.

14.4 Zu (3) Der BLRH verwies hinsichtlich der Gesamtverkehrsstrategie auf seine Gegenäußerung in TZ 11.4.

Zu (4) Der BLRH nahm die Ausführungen des Landes Burgenland betreffend Nutzung der EK-Evaluierung 2014 bezogen auf die Erstellung der Richtlinie zur Auszahlung zur Auszahlung von Zuschüssen zum Gemeindekostenanteil für Investitionen in Eisenbahnkreuzungen auf Gemeindestraßen zur Kenntnis. Er betonte allerdings, dass die EK-Evaluierung 2014 in den Gesamtverkehrsstrategien keine nachvollziehbare Berücksichtigung fand. Ebenso wenig zog das Land Burgenland diese für die Prüf- und Terminplanung der behördlichen Überprüfungen der Eisenbahnkreuzungen heran. (vgl. TZ 16.2)

Externe Evaluierung von Eisenbahnkreuzungen

15.1 (1) Im Februar 2014 führte ein externes Beratungsunternehmen im Auftrag des Landes Burgenland eine Evaluierung von Eisenbahnkreuzungen im Burgenland durch (**EK-Evaluierung 2014**).

Die EK-Evaluierung 2014 umfasste zehn Bahnstrecken.¹⁰² Dazu zählten vier Hauptbahnstrecken, fünf Nebenbahnstrecken¹⁰³ und eine Anschlussbahnstrecke. Der Untersuchungszeitraum betraf die Jahre 2014 bis 2029.

Die EK-Evaluierung 2014 beinhaltete insbesondere:

- Baujahr, Standort und Sicherungsart der Eisenbahnkreuzungen
- Eisenbahnunternehmen und Straßenerhalter
- mögliche bzw. geplante Auflassungen
- erforderliche Sicherungsmaßnahmen gemäß EisbKrV
- geschätzte Investitionskosten
- Umsetzungszeiträume

¹⁰² Die EK-Evaluierung 2014 wies insgesamt zwölf Bahnstrecken aus. Auf zwei Bahnstrecken eines Eisenbahnunternehmens war der Betrieb eingestellt. Deshalb fand keine weitere Analyse der Eisenbahnkreuzungen auf diesen Bahnstrecken in der EK-Evaluierung 2014 statt.

¹⁰³ Inklusive NSB-Bahnstrecke.

(2) Gemäß EK-Evaluierung 2014 bestanden mit Ende des Jahres 2013 auf den untersuchten Bahnstrecken 213 Eisenbahnkreuzungen. Davon konnten bis zum Jahr 2029 zwischen 33 und 50 Eisenbahnkreuzungen aufgelassen werden.

Die geschätzten Investitionskosten der Eisenbahnkreuzungen betrugen rund 36,72 Mio. Euro:¹⁰⁴

Tabelle 7: Geschätzte Investitionskosten 2014 bis 2029

	Betrag	Verteilung
	[Euro]	[%]
Investitionssumme	36.720.000	100,0
davon		
Eisenbahnunternehmen	18.360.000	50,0
Straßenerhalter	18.360.000	50,0
<i>Land Burgenland</i>	<i>4.290.000</i>	<i>11,7</i>
<i>Gemeinden</i>	<i>14.070.000</i>	<i>38,3</i>

Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

(3) Das Land Burgenland verfügte über keine Dokumentationen zum Umsetzungsstatus der Empfehlungen der EK-Evaluierung 2014. Dazu zählten etwa Status Quo-Berichte mit den von 2014 bis 2024 durchgeführten Auflassungen und Investitionen sowie Nachweise über geplante Maßnahmen.

(4) Nachfolgende Tabelle zeigt die Anzahl und Sicherungsart der Eisenbahnkreuzungen im Jahr 2013 gemäß EK-Evaluierung 2014:

Tabelle 8: Eisenbahnkreuzungen 2013

	2013	Verteilung
	[Anzahl]	[%]
Eisenbahnkreuzungen	213	100,0
davon		
technisch gesichert	117	54,9
<i>Lichtzeichenanlage</i>	<i>85</i>	<i>39,9</i>
<i>Lichtzeichenanlage mit Schranken</i>	<i>32</i>	<i>15,0</i>
nicht technisch gesichert	96	45,1

Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

¹⁰⁴ Die Beträge stellten Höchstwerte dar, die sich durch zusätzliche Auflassungen und Änderungen der Sicherungsart vermindern ließen.

Von den 213 Eisenbahnkreuzungen lagen

- 46 auf den Hauptbahnstrecken (rund 22 Prozent),
- 111 auf den Nebenbahnstrecken (rund 52 Prozent) sowie
- 56 auf einer Anschlussbahnstrecke (rund 26 Prozent).

(5) Einen Gesamtvergleich der im Jahr 2013 erhobenen Eisenbahnkreuzungen zum Jahr 2024¹⁰⁵ konnte der BLRH nicht durchführen. Grund dafür war vor allem, dass für das Jahr 2024 keine Daten zu den Eisenbahnkreuzungen auf den Hauptbahnstrecken vorlagen. Zudem umfasste die EK-Evaluierung 2014 nur eine Anschlussbahn mit 56 Eisenbahnkreuzungen. Im Jahr 2024 bestanden allerdings 26 Anschlussbahnstrecken mit 78 Eisenbahnkreuzungen.

(6) Für folgende vier Nebenbahnstrecken stellte der BLRH einen Vergleich der Eisenbahnkreuzungen hinsichtlich Anzahl und Sicherungsart in den Jahren 2013 und 2024 an:

Tabelle 9: Eisenbahnkreuzungen auf vier Nebenbahnstrecken 2013/2024

	2013	2024	2013/2024	
	[Anzahl]		[Anzahl]	[%]
Eisenbahnkreuzungen	107	102	-5	-4,7
davon				
<i>Pamhagen-Neusiedl am See</i>	38	30	-8	-21,1
<i>Friedberg-Oberwart</i>	19	23	4	21,1
<i>Wulkaprodersdorf-Abzw. Bruck a.d. Leitha</i>	41	40	-1	-2,4
<i>Neudörfel-Loipersbach</i>	9	9	0	0,0
technisch gesichert	74	81	7	9,5
davon				
<i>Lichtzeichenanlage</i>	63	61	-2	-3,2
<i>Lichtzeichenanlage mit Schranken</i>	11	20	9	81,8
nicht technisch gesichert	33	21	-12	-36,4

Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

Auf den vier Nebenbahnstrecken sank die Zahl der Eisenbahnkreuzungen von 107 auf 102 und damit um rund 5 Prozent.

Der Anteil der technisch gesicherten Eisenbahnkreuzungen stieg von 2013 bis 2024 um rund 10 Prozent, wobei die Steigerungsrate der mit Schranken gesicherten Anlagen rund 82 Prozent betrug.

¹⁰⁵ Beispielsweise hinsichtlich Anzahl, Sicherungsart und Auflassungen.

Demgegenüber sank die Zahl der nicht technisch gesicherten Eisenbahnkreuzungen von 33 auf 21 und somit um rund 36 Prozent.

(7) Die EK-Evaluierung 2014 basierte auf einem „Rahmenvertrag“, den das Land Burgenland mit dem Beratungsunternehmen im Jahr 2013 abschloss. Die Leistungsinhalte der verschiedenen Rahmenabrufe waren zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer im Einzelnen zu vereinbaren.

Die Ausgaben für die EK-Evaluierung 2014 betrugen rund 41.400 Euro. Insgesamt erhielt das Beratungsunternehmen vom Land Burgenland aus den einzelnen Rahmenabrufen rund 72.200 Euro.

Hinsichtlich des „Rahmenvertrags“ teilte das Land Burgenland im Dezember 2024 mit: *„Da der Rahmenvertrag auf unbestimmte Zeit abgeschlossen und bis dato nicht gekündigt wurde, könnte dieser noch aufrecht sein. Hierorts ist allerdings nicht bekannt, ob die Firma [...] noch aktiv ist, eine diesbezügliche schnelle Internetrecherche hat zu keinem Ergebnis geführt.“*

(8) Die Gesamtverkehrsstrategien des Landes Burgenland enthielten keine Hinweise auf die EK-Evaluierung 2014.¹⁰⁶ So fanden etwa die darin genannten 33 bis 50 Auflassungen sowie Investitionen von rund 36,72 Mio. Euro keine nachvollziehbare Berücksichtigung.

Ebenso wenig zog das Land Burgenland die EK-Evaluierung 2014 für die Erstellung eines Gesamtkonzepts mit den maßgeblichen Akteuren¹⁰⁷ für die Umsetzung der strategischen Zielvorgaben heran. Gleiches galt für die Prüf- und Terminplanung der behördlichen Überprüfungen der Eisenbahnkreuzungen. (vgl. TZ 11.2 und 13.2)

Nach Darstellung des Landes Burgenland bildete die EK-Evaluierung 2014 insbesondere die Grundlage für die

- Richtlinie zur Auszahlung von Zuschüssen zum Gemeindekostenanteil für Investitionen in Eisenbahnkreuzungen auf Gemeindestraßen sowie
- zur finanziellen Abschätzung der daraus resultierenden potentiellen Zahlungen an Gemeinden. (vgl. TZ 31.1)

15.2 Zu (3) Der BLRH kritisierte, dass das Land Burgenland den Umsetzungsstatus der Empfehlungen der EK-Evaluierung 2014 nicht dokumentierte. In welchem Ausmaß die darin empfohlenen 33 bis 50 Auflassungen und Investitionen von rund 36,72 Mio. Euro umgesetzt waren, konnte der BLRH daher nicht abschließend beurteilen.

¹⁰⁶ Die EK-Evaluierung 2014 stammte vom Februar 2014. Die Beschlussfassung der Gesamtverkehrsstrategie 2014 durch die Burgenländische Landesregierung erfolgte danach bzw. im Juli 2014.

¹⁰⁷ Eisenbahn-, Verkehrsbehörden, Eisenbahnunternehmen und Gemeinden.

Der BLRH empfahl dem Land Burgenland, die Umsetzung von Empfehlungen aus (externen) Untersuchungen zu evaluieren und nachvollziehbar zu dokumentieren, wie etwa mittels Status Quo-Berichten.

Zu (5) Der BLRH wies darauf hin, dass eine Gegenüberstellung der im Jahr 2013 erhobenen Eisenbahnkreuzungen zum Jahr 2024 aufgrund der fehlenden bzw. inkonsistenten Datengrundlage nicht möglich war.

Der BLRH verwies auf seine Empfehlungen in TZ 8.2.

Zu (6) Der BLRH beurteilte positiv, dass der Anteil der technisch gesicherten Eisenbahnkreuzungen von 2013 bis 2024 um rund 10 Prozent zunahm. Dabei betrug die Steigerungsrate der durch Lichtzeichenanlagen mit Schranken gesicherten Eisenbahnkreuzungen rund 82 Prozent. Demgegenüber sank die Zahl der nicht technisch gesicherten Eisenbahnkreuzungen um rund 36 Prozent.

Zu (7) Der BLRH beanstandete, dass das Land Burgenland keine Kenntnis über den Status und Vertragspartner des „Rahmenvertrags“ aus dem Jahr 2013 hatte.

Der BLRH empfahl dem Land Burgenland, den Rechtsbestand des „Rahmenvertrags“ zu prüfen.

Zu (8) Der BLRH kritisierte, dass die EK-Evaluierung 2014, für die das Land Burgenland rund 41.400 Euro verausgabte, in den Gesamtverkehrsstrategien keine nachvollziehbare Berücksichtigung fand. Die vom Beratungsunternehmen aufgezeigten Auffassungen, Investitions- und Sicherungsmaßnahmen boten nach Ansicht des BLRH eine geeignete Grundlage für die Zieldefinition sowie die Erstellung eines Gesamtkonzepts mit den maßgeblichen Akteuren für die Zielumsetzung.

Ebenso hätte die EK-Evaluierung 2014 die Eisenbahnbehörde bei der Prüf- und Terminplanung der behördlichen Überprüfungen der Eisenbahnkreuzungen unterstützen können.

Der BLRH empfahl dem Land Burgenland, vorhandene Evaluierungsergebnisse für die Strategieentwicklung sowie die Prüf- und Terminplanung behördlicher Überprüfungen zu nutzen.

Unfallgeschehen

Gesamtübersicht über das Unfallgeschehen

- 16.1** Die umfassende Kenntnis des Unfallgeschehens war eine wesentliche Grundlage für Unfall- und Wirkungsanalysen sowie die Festlegung und Bewertung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen.¹⁰⁸

Das Land Burgenland verfügte über keine Gesamtübersicht über das Unfallgeschehen an Eisenbahnkreuzungen im Burgenland mit allen relevanten Unfalldaten.¹⁰⁹

Die geprüften Stellen stellten ihre Unfalldaten für den Zeitraum 2020 bis 2023 zur Verfügung:

Tabelle 10: Unfalldaten

Stelle	Quelle, Grundlage	Inhalt
Stabsabteilung Informationstechnologie	Statistik Austria	Straßenverkehrsunfälle an Eisenbahnkreuzungen nach Beteiligung und Unfallort
Abt. 5-Baudirektion	Kuratorium für Verkehrssicherheit	Unfalldaten mit Übersichtplan der Unfallstelle
Abt. 8-Kompetenzzentrum Sicherheit	Eisenbahnunternehmen	Jahresübersichten über die Unfälle an Eisenbahnkreuzungen und Unfallmeldungen
NSB	Ziviltechniker GmbH und Raaberbahn	Unfallstatistik und Untersuchungsberichte

Quelle: Land Burgenland und NSB; Darstellung: BLRH

Die einzelnen Stellen sammelten die Unfalldaten aufgrund unterschiedlicher Rechtsgrundlagen¹¹⁰ für verschiedene Zwecke.¹¹¹

¹⁰⁸ Beispielsweise für den Sachverständigen bei der Überprüfung von Eisenbahnkreuzungen.

¹⁰⁹ Beispielsweise Unfallort, Unfallbeteiligte, Verletzungsgrad und Unfallart wie Personen-, Sach- und Beinaheunfälle.

¹¹⁰ Burgenländisches Auskunftspflichten-, Informationsweiterwerwendungs- und Statistikgesetz, Straßenverkehrsordnung und EisebKrV.

¹¹¹ Verkehrssicherheits- und Unfalluntersuchungen auf Landesstraßen, Überprüfung von Unfallhäufungsstellen.

Dementsprechend wiesen die Daten einen unterschiedlichen Informationsgehalt auf:

- So enthielten etwa die Unfalldaten der Stabsabteilung Informationstechnologie und der Abteilung 5 ausschließlich Personenschadenunfälle.
- Die Unfalldaten der Abteilung 8¹¹² und der NSB beinhalteten demgegenüber Personen- und Sachschadenunfälle.
- Den Unfalldaten der Stabsabteilung Informationstechnologie waren die betreffenden Eisenbahnkreuzungen nicht zu entnehmen.
- Vereinzelt bestanden divergierende Angaben zu den Unfallereignissen.¹¹³

Regelmäßige Abgleiche der Unfalldaten zwischen dem Land Burgenland und den Eisenbahnunternehmen im Burgenland¹¹⁴ fanden nicht statt.

16.2 Der BLRH beanstandete, dass das Land Burgenland über keine konsolidierte Gesamtübersicht über das Unfallgeschehen an Eisenbahnkreuzungen verfügte. Die unterschiedlichen Unfalldaten bargen das Risiko von Fehlinterpretationen und waren daher etwa für die Festlegung und Bewertung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen nur bedingt geeignet. Bei behördlichen Überprüfungen einzelner Eisenbahnkreuzungen konnte die fehlende Gesamtübersicht über das Unfallgeschehen zudem einen erhöhten Erhebungsaufwand für die Eisenbahnbehörde und damit höhere Kosten bewirken.

Der BLRH empfahl dem Land Burgenland, sofern möglich, das Unfallgeschehen an Eisenbahnkreuzungen in einer Gesamtübersicht darzustellen. Die Mindestinhalte dieser Gesamtübersicht wären mit den jeweiligen Nutzern:innen abzustimmen bzw. festzulegen.

Weiters empfahl der BLRH dem Land Burgenland, die Gesamtübersicht den Unfall- und Wirkungsanalysen sowie der Festlegung und Bewertung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen zugrunde zu legen.

¹¹² Die Abt. 8 erhielt die Unfalldaten aufgrund der Vorgaben der EisebKrV von den Eisenbahnunternehmen.

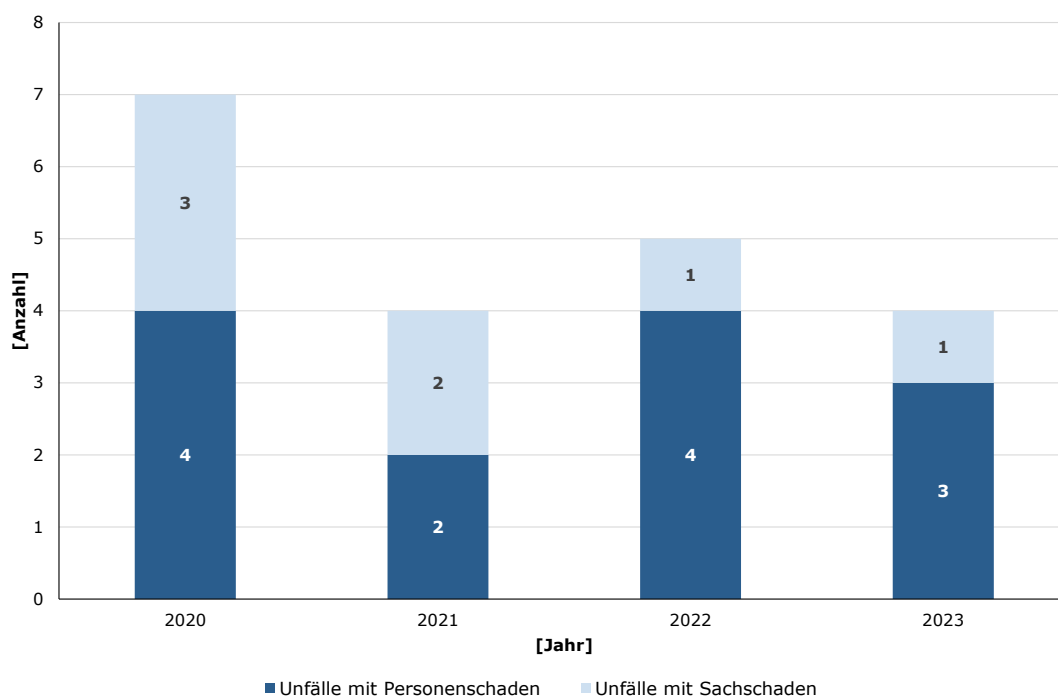
¹¹³ Der BLRH führte dazu keine weitere Prüfungshandlungen durch (z.B. Einsichtnahme in polizeiliche Unfallprotokolle oder Arztbefunde).

¹¹⁴ Beispielsweise NSB und Raaberbahn.

Unfallzahlen

- 17.1** (1) Der BLRH erhob anhand der von den geprüften Stellen vorgelegten Unfalldaten folgende Unfallzahlen an Eisenbahnkreuzungen im Burgenland in den Jahren 2020 bis 2023:

Abbildung 5: Unfälle an Eisenbahnkreuzungen im Burgenland 2020 bis 2023



Quelle: Land Burgenland und NSB; Darstellung: BLRH

Für den Zeitraum von 2020 bis 2023 enthielten die Unfalldaten der geprüften Stellen 20 Unfälle an Eisenbahnkreuzungen im Burgenland. Davon entfielen 13 auf Unfälle mit Personenschaden (rund 65 Prozent) und sieben auf Unfälle mit Sachschaden (rund 35 Prozent).

Die jährlichen Unfallzahlen sanken von sieben Unfällen im Jahr 2020 auf vier Unfälle im Jahr 2023 und damit um rund 43 Prozent. Der Rückgang betrug bei den Personenschadenunfällen rund 25 Prozent bzw. bei den dabei Getöteten rund 75 Prozent.¹¹⁵ Die Zahl der Sachschadenunfälle an Eisenbahnkreuzungen reduzierte sich um rund 67 Prozent.

¹¹⁵ Im Zeitraum von 2020 bis 2023 wurden sieben Personen bei Unfällen an Eisenbahnkreuzungen im Burgenland getötet (vgl. TZ 18.1), wobei sich deren Zahl von vier im Jahr 2020 auf einen im Jahr 2023 reduzierte.

Im Vergleich dazu ereigneten sich österreichweit an Eisenbahnkreuzungen 99 Unfälle mit Personenschaden, wobei die jährlichen Unfallzahlen von 52 im Jahr 2020 auf 43 im Jahr 2023 und damit um rund 17 Prozent sanken.¹¹⁶

Der Anteil des Burgenlandes an den bundesweiten Unfällen mit Personenschaden betrug rund 7 Prozent.

(2) Von den 20 Unfällen im Burgenland ereigneten sich 18 Unfälle an unterschiedlichen Eisenbahnkreuzungen.¹¹⁷ An einer Eisenbahnkreuzung waren im Betrachtungszeitraum zwei Unfälle verzeichnet.

Die 19 betroffenen Eisenbahnkreuzungen wiesen eine technische Sicherung auf:

Tabelle 11: Sicherung der Eisenbahnkreuzungen mit Unfällen

Unfallart	Unfälle	Eisenbahnkreuzungen	Sicherungsart
	[Anzahl]		
Personenschaden	13	12	Lichtzeichenanlage
Sachschaden	4	4	Lichtzeichenanlage
	3	3	Lichtzeichenanlage mit Schranken
Summe	20	19	

Quelle: Land Burgenland und NSB; Darstellung: BLRH

(3) Die Unfalldaten der geprüften Stellen verwiesen hinsichtlich der Unfallursachen insbesondere auf Rotlichtmissachtungen, Unachtsamkeit, Ablenkung sowie vorschriftswidriges Verhalten der Verkehrsteilnehmer:innen.

(4) Detaillierte Unfallanalysen des Landes Burgenland über das Unfallgeschehen an Eisenbahnkreuzungen über einen mehrjährigen Betrachtungszeitraum lagen nicht vor. Insbesondere fehlten Wirkungsanalysen in Bezug auf die umgesetzten Verkehrssicherheitsmaßnahmen.¹¹⁸

17.2 Zu (1) Der BLRH hielt fest, dass die jährlichen Unfallzahlen an Eisenbahnkreuzungen im Burgenland im Zeitraum 2020 bis 2023 um rund 43 Prozent sanken. Der Rückgang betrug bei den Personenschadenunfällen rund 25 Prozent bzw. bei den dabei Getöteten rund 75 Prozent. Die Zahl der Sachschadenunfälle an Eisenbahnkreuzungen reduzierte sich um rund 67 Prozent.

¹¹⁶ Vgl. zuständiges Bundesministerium und Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds: Verkehrssicherheit in Österreich, Jahresbericht 2023, S. 26.

¹¹⁷ Auf der NSB-Bahnstrecke ereigneten sich sieben Unfälle.

¹¹⁸ Beispielsweise Gutachten durch einen eisenbahn- und verkehrstechnischen Sachverständigen.

Die Entwicklung der Personenschadenunfälle entsprach dem Bundestrend, der eine Reduktion um rund 17 Prozent verzeichnete.

Zu (4) Der BLRH hielt fest, dass das Land Burgenland keine detaillierten Unfallanalysen über das Unfallgeschehen an Eisenbahnkreuzungen über einen mehrjährigen Betrachtungszeitraum erstellte. Insbesondere fehlten Wirkungsanalysen in Bezug auf die umgesetzten Verkehrssicherheitsmaßnahmen.

Der BLRH wies darauf hin, dass Wirkungsanalysen die Grundlage für die Beurteilung der Zielerreichung und Wirksamkeit von Maßnahmen darstellten. Er verwies auf seine Ausführungen in TZ 11.2.

Der BLRH empfahl dem Land Burgenland, die Wirksamkeit umgesetzter Verkehrssicherheitsmaßnahmen an Eisenbahnkreuzungen vor allem in Bezug auf das Unfallgeschehen zu evaluieren bzw. nachzuweisen. Die Ergebnisse wären in die strategischen Entscheidungen einzubeziehen. Er verwies auf seine Ausführungen in TZ 11.2.

Unfallkosten

18.1 (1) Den Kosten von Verkehrssicherheitsmaßnahmen¹¹⁹ stand ein volkswirtschaftlicher „Nutzen“ im Sinne verminderter Unfallkosten gegenüber.

Gemäß Bundesstraßengesetz 1971¹²⁰ hatten der/die zuständige Bundesminister:in die durchschnittlichen Kosten, die von Straßenverkehrsunfällen verursacht werden, zu berechnen.¹²¹

¹¹⁹ Beispielsweise Investitions- und Instandhaltungskosten.

¹²⁰ BGBl. Nr. 286/1971 idgF.

¹²¹ § 5 Abs. 7 Bundesstraßengesetz 1971 idgF.

Für das Jahr 2021 veröffentlichte das zuständige Bundesministerium folgende Unfallkosten:¹²²

Tabelle 12: Veröffentlichte Unfallkosten 2021

Schadensart und Kostenträger	Einheit	Unfallkosten 2021 mit menschlichem Leid	Unfallkosten 2021 ohne menschliches Leid
Personenschaden insgesamt	[Mio. Euro]	11.167	5.307
pro getötete Person	[Euro]	4.801.407	1.819.006
pro schwerverletzte Person	[Euro]	593.479	93.283
pro leichtverletzte Person	[Euro]	42.899	4.422
Sachschadenkosten pro Unfall	[Euro]	6.450	-

Quelle: BMK; Darstellung: BLRH

In die Unfallkostenrechnung des zuständigen Bundesministeriums flossen beispielweise Sachschäden, medizinische Behandlungskosten, Verlust an Leistungspotenzial, Gemeinkosten¹²³ sowie die Kosten für das menschliche Leid¹²⁴ ein.

(2) Gemäß Spruchpraxis der öffentlichen Finanzkontrolle sollten für einen effizienten Einsatz öffentlicher Mittel Verkehrssicherheitsmaßnahmen anhand der vom zuständigen Bundesministerium veröffentlichten Unfallkosten bewertet werden. Die Bewertung sollte in Form einer Gegenüberstellung von Kosten (von Maßnahmen) und Nutzen (verminderte Unfallkosten) erfolgen.¹²⁵

Das Land Burgenland führte keine Kosten-Nutzen-Bewertungen zu Eisenbahnkreuzungen durch.

¹²² Vgl. Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds: Unfallkostenrechnung Straße 2022, Band 089, VSF kompakt.

¹²³ Beispielsweise Polizei, Rettung und Versicherungen.

¹²⁴ Beispielsweise körperliche und seelische Schmerzen, Schock, Leid, Angst sowie Verlust an Lebensfreude.

¹²⁵ Vgl. Rechnungshof: Eisenbahnkreuzungen vom September 2023, Reihe Bund 2023/23, S. 40.

(3) Der BLRH ermittelte näherungsweise die im Zeitraum 2020 bis 2023 entstandenen Unfallkosten. Grundlage bildeten die veröffentlichten Unfallkosten für das Jahr 2021 und die vorhandenen Unfalldaten:

Tabelle 13: Unfallkosten 2020 bis 2023, Preisbasis 2021

Schadensart und Kostenträger	Anzahl	Unfallkosten mit menschlichem Leid	Unfallkosten ohne menschliches Leid
		[Euro]	
Getötete	7	33.609.849	12.733.042
Schwerverletzte	2	1.186.958	186.566
Leichtverletzte	15	643.485	66.330
Sachschaden	7	6.450	-
Summe	-	35.446.742	12.985.938

Quelle: BMK und Land Burgenland; Darstellung: BLRH

- 18.2** Der BLRH beanstandete, dass das Land Burgenland keine Bewertung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen an Eisenbahnkreuzungen im Sinne Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen vornahm. Eine derartige Bewertung bildete eine wesentliche Voraussetzung für einen effizienten Einsatz öffentlicher Mittel.

Der BLRH empfahl dem Land Burgenland, Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Sinne der Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen durch verminderte Unfallkosten zu bewerten. Diese Bewertung wäre in die strategischen Entscheidungen einzubeziehen.

Weiters empfahl der BLRH dem Land Burgenland, die Unfallkosten im Rahmen einer Evaluierung der Richtlinien für Zuschüsse zum Gemeindegemeindekostenanteil zu berücksichtigen. So könnte etwa ein höherer Förderbetrag für die Gemeinden einen zusätzlichen Anreiz für weitere Auflösungen von Eisenbahnkreuzungen bewirken.

- 18.3** Das Land Burgenland gab dazu bekannt, dass es die Empfehlung des BLRH prüfen und die Richtlinien gegebenenfalls dahingehend adaptieren werde.

Risikomanagement

Risikofaktoren

- 19.1** (1) Das Risiko, bei einem Unfall an Eisenbahnkreuzungen getötet zu werden, war durchschnittlich 14-mal höher als bei einem Unfall im Straßenverkehr.¹²⁶

Nachfolgende Tabelle zeigt die maßgeblichen Risikofaktoren bei Eisenbahnkreuzungsunfällen:

Tabelle 14: Risikofaktoren bei Eisenbahnkreuzungen

	Risikofaktoren
Mensch	eingenommene Substanzen, Fahrfehler, Ablenkung, Aufmerksamkeit, Sicherheitsabstand, Geschwindigkeit sowie Erfahrung
Fahrzeug	technische Mängel, Beladung, Struktur sowie Sichteinschränkung
Infrastruktur	Straßenzustand, Straßenverlauf, Straßenführung, Sichtweite, Geschwindigkeitsbeschränkung sowie Beleuchtung
Witterungsbedingungen	Lichtverhältnisse, Niederschlag sowie Witterung
Sonstige	Wild

Quelle: MANEUVER¹²⁷; Darstellung: BLRH

Für die Eisenbahn- und Verkehrsbehörden, die Straßenerhalter sowie die Eisenbahnunternehmen waren vor allem die Risikofaktoren der Infrastruktur relevant. Eisenbahnkreuzungen erforderten daher ein wirksames Risikomanagement dieser Akteure.

Ein wesentliches Element des Risikomanagements bildeten Risikoanalysen.¹²⁸

¹²⁶ Vgl. Rechnungshof: Eisenbahnkreuzungen vom September 2023, Bund 2023/23, S. 31.

¹²⁷ MANEUVER: Entwicklung von Maßnahmen zur Vermeidung von Fehlverhalten an Eisenbahnkreuzungen mit Hilfe der Verkehrspsychologie, BMVIT und ÖBB-Infrastruktur AG, Mai 2013, S. 46.

¹²⁸ Weitere wichtige Bestandteile des Risikomanagements wie Risikobewertung, Setzung von Maßnahmen sowie laufende Überwachung unterzog der BLRH keiner näheren Betrachtung.

Risikoanalysen

- 20.1** (1) Der BLRH identifizierte im Rahmen der gegenständlichen Prüfung Risiken, welche die Sicherheit der Infrastruktur an Eisenbahnkreuzungen beeinträchtigen und damit Haftungen der geprüften Stellen bewirken konnten:

Tabelle 15: Identifizierte Risiken an Eisenbahnkreuzungen

Risiko	TZ
Fehlende Datengrundlage etwa über Anzahl, Verteilung, Standort, Sicherungsart und Genehmigungstatus	8.2
Inkonsistente und nicht aktuelle Daten der Geodatenbank	9.2
Fehlende Datengrundlage über den Überprüfungs- und Ausführungsstatus der Eisenbahnkreuzungen	13.2
Fehlende Informationen bzw. Informationsasymmetrien der Akteure über den Überprüfungs- und Ausführungsstatus der Eisenbahnkreuzungen sowie über festgestellte, gemeldete und beseitigte Mängel	13.2, 14.2
Fehlende Amtssachverständige für die technische Sicherung und damit hohe Abhängigkeit von nichtamtlichen Sachverständigen sowie fehlende finanzielle Mittel für notwendige Leistungszukäufe	13.2
Fehlende konsolidierte Gesamtübersicht über das Unfallgeschehen	16.2

Quelle: Land Burgenland, NSB und BLRH; Darstellung: BLRH

- (2) Das Land Burgenland führte im Rahmen des Internen Kontrollsystems (**IKS**) sowie Compliance Management-Systems (**CMS**)¹²⁹ Risikoanalysen durch.

Dazu stellte das Land Burgenland eine Risikoanalyse der Abteilung 2 zur Verfügung. Diese behandelte die Risiken bei der Verwaltung und Bearbeitung der Förderrichtlinie zu den Zweckzuschüssen für Gemeinden. Weitere Risikoanalysen lagen nicht vor.¹³⁰

- (3) Die NSB erstellte von 2020 bis 2024 Risikoanalysen, die sie quartalsweise an das zuständige Bundesministerium übermittelte. Darin fanden die Risiken in Verbindung mit Eisenbahnkreuzungen keine explizite Berücksichtigung.

¹²⁹ Die Einrichtung eines angemessenen IKS war in der Geschäftsordnung des Amtes der Burgenländischen Landesregierung vorgesehen. Die Implementierung eines CMS beschloss die Bgld. Landesregierung im September 2019.

¹³⁰ Beispielsweise Risikoanalysen der Abteilungen 4, 5 und 8.

Die NSB wendete im überprüften Zeitraum zudem den Bundes-Public Governance Kodex (**B-PCGK**) an.¹³¹ Gemäß Punkt 15 des B-PCGK war mit dem Jahresabschluss ein Corporate Governance Bericht zu erstellen und auf der Internetseite der NSB zu veröffentlichen.

Aus den Corporate Governance Berichten der Geschäftsjahre 2020 bis 2024 ging unter anderem hervor, dass die NSB über kein „*formalisiertes Risikomanagement und -controlling*“ verfügte. Der Abschlussprüfer konnte daher bei der Jahresabschlussprüfung keine Beurteilung der Funktionsfähigkeit des Risikomanagements vornehmen.

Die NSB beabsichtigte in diesem Zusammenhang, ihr Risikomanagement den Erfordernissen anzupassen. Der im November 2023 eingeleitete Planungs- und Implementierungsprozess war bis zum Ende der Prüfungshandlungen nicht abgeschlossen.¹³²

- 20.2** Der BLRH kritisierte, dass in den Risikoanalysen der geprüften Stellen die Risiken mit Eisenbahnkreuzungen nicht bzw. nur unzureichend berücksichtigt waren.

Der BLRH empfahl dem Land Burgenland und der NSB, alle maßgeblichen Risiken mit Eisenbahnkreuzungen zu erheben, in die Risikoanalysen aufzunehmen und im Risikomanagement zu berücksichtigen. Die vom BLRH identifizierten Risiken wären einzubeziehen.

Der BLRH empfahl der NSB, ihr Risikomanagement zeitnah den Erfordernissen anzupassen. Dieses wäre so zu konzipieren und zu dokumentieren, dass die Beurteilung der Funktionsfähigkeit des Risikomanagements durch den Abschlussprüfer bei der Jahresabschlussprüfung möglich ist.

- 20.3** Die NSB teilte in ihrer Stellungnahme mit, dass die Empfehlungen des BLRH bereits aufgegriffen und eine Anpassung des Risikomanagementsystems - über die regelmäßige Risikoberichterstattung in den Quartalsberichten an die Eigentümer hinaus – dem Aufsichtsrat in der Aufsichtsratssitzung vom 11.06.2025 zur Kenntnis gebracht worden seien.

¹³¹ Grundlage für die Anwendung des B-PCGK bildeten der Aufsichtsratsbeschluss vom April 2013 und die Geschäftsordnung für die Geschäftsführung.

¹³² Entsprechende Beschlüsse der Generalversammlung und des Aufsichtsrats lagen nicht vor.

Auszahlungen an Eisenbahnunternehmen

Rechtliche Grundlagen

21.1 Zur Finanzierung von Schienen-Infrastrukturmaßnahmen konnte der Bund gemeinsam mit anderen Gebietskörperschaften oder sonstigen Rechtsträgern finanzielle Mittel bereitstellen.

Dies war unter anderem in folgenden rechtlichen Grundlagen festgelegt:

Tabelle 16: Rechtliche Grundlagen

Privatbahngesetz 2004 ¹³³	– Privatbahnförderung: Bund gemeinsam mit anderen Gebietskörperschaften oder sonstigen Rechtsträgern – Finanzielle Mittel für Eisenbahnverkehrsleistungen und für Schieneninfrastruktur – Mehrjährige mittelfristige Investitions- und Erhaltungspläne
Richtlinien für die Gewährung von Finanzierungsbeiträgen und Infrastrukturinvestitionen- und erhaltungsmaßnahmen	– Nähere Bestimmungen zur Umsetzung der Privatbahnförderung, wie beispielsweise – Finanzierungsvoraussetzungen – Antragstellung – Auszahlung – Nachweis widmungsgemäßer Verwendung der Fördermittel
Mehrjährige mittelfristige Investitions- und Erhaltungspläne (MIP)	– Finanzierungsgeber: Bund und Land Burgenland – Finanzierungsnehmer: Eisenbahnunternehmen – Finanzierung von Investitions- und Erhaltungsmaßnahmen im Bereich des Schienenverkehrs – Ziele waren insbesondere: – Sicherstellung eines modernen und leistungsfähigen Schienenverkehrs – Kapazitätsverbesserung und -erweiterung im Schienenverkehr – Qualitätsverbesserung der angebotenen Verkehrsleistung
Sonstige Übereinkommen	– Bund und Land Burgenland mit Eisenbahnunternehmen – Schienen - Infrastrukturmaßnahmen im Burgenland

Quelle: Homepage BMK, abgefragt am 19.03.2025, NSB und Land Burgenland; Darstellung: BLRH

¹³³ BGBl. I Nr. 39/2004 idgF.

Land Burgenland

Genehmigte Auszahlungen

22.1 Der Bund und das Land Burgenland förderten auf Basis von "Mittelfristigen Investitions- und Erhaltungsplänen" (**MIP**) Infrastrukturmaßnahmen der NSB und der Raaberbahn. Zusätzlich schloss das Land Burgenland mit der ÖBB Finanzierungsübereinkommen für Infrastrukturmaßnahmen ab.

Grundlage für die Landesförderungen bildeten folgende Regierungsbeschlüsse:

Tabelle 17: Regierungsbeschlüsse zur Förderung von Eisenbahnunternehmen

Eisenbahn- unternehmen	Regierungsbeschluss Zweck	Förder- zeitraum	bewilligter Förder- betrag Land Burgenland
		[Jahr]	[Euro]
NSB	Verlängerung 8. MIP	2020	1.199.700
	<i>für Eisenbahnkreuzungen</i>		<i>keine Angabe</i>
NSB	9. MIP	2021 bis 2025	5.575.500
	<i>für Eisenbahnkreuzungen</i>		425.000
Raaberbahn	Verlängerung 8. MIP	2020	keine Landesförderung
	<i>für Eisenbahnkreuzungen</i>		
Raaberbahn	9. MIP	2021*) bis 2025	7.942.684
	<i>für Eisenbahnkreuzungen</i>		<i>keine Angabe</i>
ÖBB	Übereinkommen für Finanzie- rung von Infrastrukturmaß- nahmen	2023 bis 2027	bei Beschlussfassung nach Zahlungsplänen
	<i>für Eisenbahnkreuzungen</i>		<i>keine Angabe</i>
Summe			14.717.884

*) für das Jahr 2021 waren keine Landesförderungen vorgesehen

Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

Für das Jahr 2020 schloss das Land Burgenland keine Vereinbarung mit der Raaberbahn ab.

Den Regierungsbeschlüssen waren unter anderem Kostenaufstellungen der NSB sowie der Raaberbahn über die geplanten Investitions- und Erhaltungsmaßnahmen im Förderzeitraum beigelegt.

Daraus ging hervor, dass die NSB im Zeitraum 2021 bis 2025 (9. MIP) für Sicherungsanlagen für Eisenbahnkreuzungen ein Investitionsvolumen von 425.000 Euro vorsah. Die Kostenaufstellung der Raaberbahn enthielt unter der Position *"Vorarbeiten Linienverbesserungen [...]"* einen Anteil für Eisenbahnkreuzungen. Der Betrag dafür war nicht näher aufgeschlüsselt.

Zur Umsetzung weiterer Infrastrukturmaßnahmen im Zeitraum 2023 bis 2027 schloss das Land Burgenland mit der ÖBB ein Finanzierungsübereinkommen ab. In diesem war unter anderem die *„Erhöhung der Sicherheit auf Eisenbahnkreuzungen“* ein definiertes Ziel. Hinsichtlich der Finanzierung verwies das Übereinkommen auf die Bestimmungen des EisebG und die EisebKrV. Monetäre Bewertungen dieser Maßnahme enthielt das Übereinkommen nicht.

- 22.2** Der BLRH kritisierte, dass die Regierungsbeschlüsse bzw. die beiliegenden Kostenaufstellungen keine durchgängigen Angaben zu Infrastrukturmaßnahmen für Eisenbahnkreuzungen enthielten.

Der BLRH empfahl dem Land Burgenland, auf einen Ausweis der Kosten für Eisenbahnkreuzungen in den Kostenaufstellungen der Eisenbahnunternehmen hinzuwirken. Er sah dies insbesondere vor dem Hintergrund der Gesamtverkehrsstrategien, in denen sich das Land Burgenland unter anderem zu *„Mehr Sicherheit an Eisenbahnkreuzungen“* bekannte. Er verwies auf seine Ausführungen in TZ 11.2.

- 22.3** Das Land Burgenland wies in seiner Stellungnahme darauf hin, dass sich die mehrjährigen „Mittelfristigen Investitionsprogramme“ (MIP) – meist mit einer Laufzeit von fünf Jahren – rechtlich aus dem Privatbahngesetz 2004 ableiten und ein gemeinsames Finanzierungsinstrument von Bund und den Ländern für die Erhaltung, Instandhaltung und für Investitionen in die Infrastruktur der österreichischen Privatbahnen darstellen würden. Zumeist würde dazu zwischen den beteiligten Vertragspartnern Bund, Land und privatem Eisenbahninfrastrukturunternehmen ein Finanzierungsschlüssel verhandelt und vereinbart, wobei sich Bund und Land auf einen gleich hohen Finanzierungsanteil verständigen.

Das Land Burgenland führte in seiner Stellungnahme aus, dass der grundlegende Ansatz der Gesamtverkehrsstrategie 2021 nicht auf ein detailliertes Verkehrssicherheitskonzept abzielen würde und abzielen könne.

- 22.4** Der BLRH verwies auf seine Gegenäußerung in TZ 11.4.

Landesvoranschlag

- 23.1** Das Land Burgenland veranschlagte im überprüften Zeitraum Auszahlungen für die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur Burgenland GmbH, der NSB und der Raaberbahn von insgesamt rund 20,70 Mio. Euro¹³⁴:

Tabelle 18: Landesvoranschlag Burgenland 2020 bis 2024

Eisenbahn-un- ternehmen	LVA 2020	LVA 2021	LVA 2022	LVA 2023	LVA 2024	2020 - 2024
	[Euro]					[Euro]
Verkehrsinfrastruktur Bgld. GmbH*) und NSB	1.400.000	1.445.100	3.099.100	2.979.100	1.535.100	10.458.400
Raaberbahn	1.500.000	1.509.700	3.264.000	1.985.700	1.985.700	10.245.100
Summe	2.900.000	2.954.800	6.363.100	4.964.800	3.520.800	20.703.500

*) von den Prüfungshandlungen des BLRH nicht umfasst

Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

Das Land Burgenland stellte in seinen Landesvoranschlägen die geplanten Auszahlungen für die Verkehrsinfrastruktur Burgenland GmbH und der NSB nicht getrennt dar. Ausschließlich den Erläuterungen zu den Landesvoranschlägen der Jahre 2020 und 2021 war die Aufteilung zu entnehmen, wobei

- auf die Verkehrsinfrastruktur Burgenland GmbH in den Jahren 2020 und 2021 insgesamt rund 0,55 Mio. Euro entfielen und
- die NSB für beide Jahre insgesamt rund 2,32 Mio. Euro erhalten sollte.

Für die Raaberbahn veranschlagte das Land Burgenland in den Jahren 2020 und 2021 Auszahlungen von insgesamt rund 3,01 Mio. Euro, obwohl keine Fördermaßnahmen vereinbart waren.

Weitere geplante Auszahlungen für Eisenbahnunternehmen bildeten die Landesvoranschläge nicht ab.

- 23.2** Das Land Burgenland veranschlagte in den Jahren 2020 bis 2024 Auszahlungen für die NSB und die Verkehrsinfrastruktur Burgenland GmbH in Höhe von insgesamt rund 10,46 Mio. Euro.

¹³⁴ Darstellung der Auszahlungen im LVA für die Verkehrsinfrastruktur Burgenland GmbH und die NSB unter der Finanzposition 1-022055-7403.
Darstellung der Auszahlungen im LVA für die Raaberbahn unter der Finanzposition 1-022065-7430.

Der BLRH merkte kritisch an, dass der für das jeweilige Unternehmen geplante Auszahlungsbetrag ausschließlich den Erläuterungen zu den Landesvoranschlägen 2020 und 2021 zu entnehmen war. In den Landesvoranschlägen 2022 bis 2024 fehlten entsprechende Erläuterungen.

Darüber hinaus kritisierte der BLRH die fehlende Darstellung geplanter Auszahlungen für weitere sonstige Eisenbahnunternehmen in den Landesvoranschlägen bzw. den Erläuterungen 2020 bis 2024.

Der BLRH empfahl dem Land Burgenland aus Gründen der Transparenz, die geplanten Auszahlungen für die NSB, die Verkehrsinfrastruktur Burgenland GmbH sowie weitere Eisenbahnunternehmen in den Landesvoranschlägen auszuweisen bzw. in den Erläuterungen zu den Landesvoranschlägen aufzuschlüsseln.

Der BLRH kritisierte zudem die veranschlagten Auszahlungen für die Raaberbahn von insgesamt rund 3,01 Mio. für die Jahre 2020 und 2021, obwohl keine Fördermaßnahmen vereinbart waren.

Der BLRH empfahl dem Land Burgenland, nur jene Beträge in seinen Landesvoranschlägen zum Finanzierungshaushalt abzubilden, die zu einem Mittelabfluss führen könnten.

- 23.3** Das Land Burgenland teilte in seiner Stellungnahme mit, dass es die Empfehlung des BLRH aufnehmen und hinkünftig unter Berücksichtigung der Vorgaben der Finanzabteilung des Landes die geplanten Auszahlungen für Eisenbahninfrastrukturunternehmen in den Erläuterungen zu den Landesvoranschlägen aufschlüsseln werde.

Bezugnehmend auf die für die Jahre 2020 und 2021 veranschlagten, jedoch nicht ausbezahlten Mittel für die Raaberbahn AG hielt das Land Burgenland fest, dass mit dem zum Zeitpunkt der jeweiligen Budgetierung gegebenen Wissensstand mit dem Abschluss der jeweiligen Vereinbarung bereits zu rechnen gewesen wäre und aus kaufmännischer Vorsicht daher die Mittel im Landesvoranschlag vorzusehen gewesen wären. Es hätte sich aber dann aus unvorhersehbaren Gründen (beispielsweise im Jahr 2019 bis 2020 - „Übergangs“-Bundesregierung unter deren Ägide keine langfristigen Verpflichtungen des Bundes eingegangen wurden) kein bzw. ein zeitlich verzögerter Abschluss der jeweiligen Vereinbarungen zum Mittelfristigen Investitionsprogramm (MIP) der Raaberbahn (und anderer Privatbahnen) ergeben.

Rechnungsabschluss

- 24.1** (1) Das Land Burgenland leistete im überprüften Zeitraum Auszahlungen in Zusammenhang mit den MIP bzw. sonstiger Vereinbarungen in Höhe von zumindest rund 15,08 Mio. Euro. Diese waren gemäß Rechnungsabschlüssen (**RA**) sowie Abfragen aus dem Buchhaltungssystem auf folgende Eisenbahnunternehmen verteilt:

Tabelle 19: Auszahlungen für Eisenbahnunternehmen 2020 bis 2024

Eisenbahn- unternehmen	RA 2020	RA 2021	RA 2022	RA 2023	2024*)	2021- 2024
	[Euro]					[Euro]
Verkehrsinfra- struktur Bgld. GmbH**), NSB	1.341.072	3.983.100	2.738.695	2.949.944	1.583.543	12.596.354
davon						
Verkehrs-Infra- struktur Bgld. GmbH*) **)	141.372	2.403.000	1.456.195	210.760	273.763	4.485.090
NSB*)	1.199.700	1.115.100	1.115.100	1.115.100	1.115.100	5.660.100
ÖBB**)	0	465.000	167.400	1.624.084	194.680	2.451.164
Raaberbahn	0	0	1.985.671	0	500.000	2.485.671
Summe	1.341.072	3.983.100	4.724.366	2.949.944	2.083.543	15.082.025

*) gemäß Abfrage Buchhaltungssystem vom 28.01.2025

**) von den Prüfungshandlungen des BLRH nicht umfasst

Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

Die Auszahlungen für die Verkehrsinfrastruktur Burgenland GmbH, der NSB sowie an die ÖBB waren in den Rechnungsabschlüssen des Landes Burgenland nicht aufgeschlüsselt. Der BLRH erhob die Auszahlungsbeträge für die einzelnen Unternehmen in den jeweiligen Jahren aus dem Buchhaltungssystem des Landes Burgenland.

(2) Die Auszahlungen an die NSB der Jahre 2020 bis 2024 entsprachen den vereinbarten Beträgen gemäß den Beschlüssen der Burgenländischen Landesregierung. (vgl. TZ 22.1)

Die Auszahlungsbelege gaben keinen Aufschluss über die auf Eisenbahnkreuzungen entfallenen Beträge.

(3) Aufgrund einer Überföörderung im Jahr 2020 erfolgte eine Rückzahlung in Höhe von rund 230.000 Euro durch die NSB an das Land Burgenland. Dieses vereinnahmte den Betrag gemäß den vorgelegten Unterlagen im Jahr 2021.¹³⁵

(4) Für die ÖBB leistete das Land Burgenland im überprüften Zeitraum Zahlungen von insgesamt rund 2,45 Mio. Euro.¹³⁶ Diesen war kein Bezug zu Eisenbahnkreuzungen zu entnehmen.

(5) Das Land Burgenland zahlte an die Raaberbahn in den Jahren 2022 und 2024 rund 2,49 Mio. Euro. Die Auszahlungsbelege gaben keinen Aufschluss über den Anteil, welcher auf Eisenbahnkreuzungen entfiel.

Die Raaberbahn beantragte im Oktober 2023 beim Land Burgenland die Auszahlung des vereinbarten Jahresbetrags von rund 1,99 Mio. Euro. Dieses zahlte die beantragte Summe nicht aus. Das Land Burgenland dokumentierte die Gründe für diese Vorgangsweise nicht.

24.2 Zu (1) Der BLRH verwies auf seine Kritik und Empfehlung bezüglich der Darstellung von Auszahlungsbeträgen in den Landesvoranschlägen des Landes Burgenland unter TZ 23.2.

Zu (2) bis (4) Darüber hinaus kritisierte der BLRH die fehlende Dokumentation über die auf Eisenbahnkreuzungen entfallenden Auszahlungsbeträge.

Der BLRH empfahl dem Land Burgenland, die auf Eisenbahnkreuzungen entfallenen Auszahlungsbeträge zu dokumentieren. Er erachtete dies insbesondere vor dem Hintergrund der Transparenz sowie als Nachweis der Umsetzung der Regierungsbeschlüsse und der Gesamtverkehrsstrategie als sinnvoll.

Zu (5) Weiters hielt der BLRH fest, dass das Land Burgenland im Jahr 2023 Zahlungen an die Raaberbahn einstellte. Dabei kritisierte er, dass die Gründe für diese Vorgangsweise nicht dokumentiert waren.

Der BLRH empfahl dem Land Burgenland, ein Zurückbehalten von Auszahlungen gemäß Vereinbarung nach dem MIP nachvollziehbar zu dokumentieren.

¹³⁵ Den Betrag vereinnahmte das Land Burgenland unter Finanzposition 2-022005-8299.

¹³⁶ Den Auszahlungen lag ein Regierungsbeschluss vom Mai 2020 zugrunde.

24.3 Das Land Burgenland teilte dazu mit, dass es sich vertraglich gemeinsam mit dem Bund gegenüber den Vertragspartnern ÖBB Infrastruktur AG, der Raaberbahn AG und der Neusiedler Seebahn GmbH als im Burgenland tätige Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet hätte, Zuzahlungen zur Erhaltung, Instandhaltung und für Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur zu gewähren. Diese seien mit der ÖBB Infrastruktur AG im Zuge eines Rahmenvertrages und bei den Privatbahnen im Zuge der Vereinbarungen zu den Mittelfristigen Investitionsprogrammen (MIP) geregelt. Diese Vereinbarungen würden darauf abzielen, den Schienenpersonenverkehr für die burgenländische Bevölkerung in der gegebenen Qualität zu erhalten und abzusichern bzw. langfristig zu verbessern und zu attraktivieren. Die Ertüchtigung von Eisenbahnkreuzungen zur Verbesserung der Sicherheit sei dabei naturgemäß stets auch Teil der generellen Zielsetzung dieser Vereinbarungen und die Mittel würden zu einem gewissen Anteil auch stets für diesen Zweck verwendet.

Die vorgesehenen Zahlungen an die Raaberbahn AG im Rahmen des 9. MIP im Jahr 2023 seien vorübergehend und in Absprache mit den Vertragspartnern Bund und Raaberbahn AG aufgrund von internen Entwicklungen im Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Projektverschiebungen hintangestellt worden.

Prüfung der Verwendungsnachweise

25.1 (1) Gemäß den in den MIP vereinbarten allgemeinen Verpflichtungen hatten die Eisenbahnunternehmen bis zum 30. Mai eines jeden Jahres dem Bund sowie dem Land Burgenland einen Verwendungsnachweis über die erhaltenen Finanzierungsbeiträge vorzulegen.

(2) Die NSB und die Raaberbahn legten dem Land Burgenland ihre Verwendungsnachweise in Form von MIP-Jahresberichten vor.

Das Land Burgenland führte gemäß den vorgelegten Unterlagen der Jahre 2020 bis 2022 eine „*stichprobenartige Prüfung anhand beigelegter Belege*“, weiters „*auf Schlüssigkeit und vertraglicher Übereinstimmung*“ sowie „*im Rahmen des zur Verfügung stehenden fachlichen Know How [...]*“ durch.

Das Land Burgenland dokumentierte seine konkreten Prüfungshandlungen nicht. Die vorgelegten Unterlagen gaben insbesondere keine Auskunft darüber, welche Belege das Land Burgenland überprüfte.

Ebenso wenig ging aus den vorgelegten Unterlagen hervor, ob die Prüfungen mittels des Vier-Augen-Prinzips erfolgten. Zum Teil erfolgten die Prüfungsfeststellungen in Form eines Aktenvermerks.

25.2 Zu (2) Der BLRH kritisierte, dass das Land Burgenland seine Prüfungshandlungen in Bezug auf die Verwendungsnachweise nicht nachvollziehbar dokumentierte. Den Prüfvermerken sollte zumindest eine Aufstellung der stichprobenartig überprüften Belege beiliegen. Darüber hinaus sollten die Prüfvermerke Rückschluss auf die durchgeführten Prüfungshandlungen geben. Weiters sollte auch bei Prüfungen das Vier-Augen-Prinzip gewahrt werden.

Der BLRH empfahl dem Land Burgenland, alle Prüfungshandlungen zu den Verwendungsnachweisen sowie die Einhaltung des Vier-Augen-Prinzips nachvollziehbar zu dokumentieren. Der BLRH erachtete das Vier-Augen-Prinzip als internes Kontrollinstrument, um das Risiko von Fehlern zu reduzieren sowie eine Qualitätsverbesserung zu bewirken.

25.3 Das Land Burgenland nahm die Empfehlung des BLRH positiv zur Kenntnis. Die entsprechenden Anregungen würden hinkünftig in die Prüfungshandlungen miteinbezogen werden.

Neusiedler Seebahn GmbH

Mittelfristige Investitions- und Erhaltungspläne

26.1 (1) Die NSB erstellte in Abstimmung mit dem Bund und dem Land Burgenland mittelfristige Investitions- und Erhaltungspläne. Im Juni 2020 unterfertigten die Vertragspartner die Änderung des 8. MIP¹³⁷. Dabei vereinbarten sie, den Finanzierungszeitraum um ein weiteres Jahr sowie die Finanzierungsbeiträge anzupassen. Auf das Land Burgenland entfielen rund 1,20 Mio. Euro.

Dem Übereinkommen war eine Aufstellung der geplanten Infrastrukturinvestitionen sowie Erhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen (**Instandhaltungskosten**) beigelegt. Die Kosten für Eisenbahnkreuzungen waren darin nicht explizit ausgewiesen.

(2) Im April 2021 unterfertigten der Bund, das Land Burgenland sowie die NSB das „Übereinkommen zur Finanzierung der NSB GmbH (9. MIP)“ für die Jahre 2021 bis 2025. Demnach hatte das Land Burgenland im überprüften Zeitraum einen Finanzierungsanteil von rund 5,58 Mio. Euro zu tragen.

In der Aufstellung über die geplanten Maßnahmen der NSB waren Infrastrukturausgaben betreffend die Sicherungsanlagen für Eisenbahnkreuzungen von rund 425.000 Euro für das Jahr 2023 vorgesehen.

¹³⁷ Als Finanzierungszeitraum für das 8. MIP waren ursprünglich die Jahre 2015 bis 2019 vereinbart.

Die NSB schlüsselte die Plankosten für Instandhaltung nicht auf. Somit war für Dritte keine direkte Zuordnung zu Eisenbahnkreuzungen möglich.

(3) Die NSB legte ihre Plankosten gemäß den Darstellungen im MIP in einer Höhe von insgesamt rund 13,32 Mio. Euro fest. Folgende Tabelle gibt einen Überblick der geplanten Maßnahmen der NSB im überprüften Zeitraum:

Tabelle 20: Plankosten NSB gemäß MIP 2020 bis 2024

	2020	2021	2022	2023	2024	2020 - 2024
	[Euro]					[Euro]
Investitionen	1.081.000	2.845.000	462.900	525.000	0	4.913.900
davon Sicherungsanlagen Eisenbahnkreuzungen	keine Angabe	keine Angabe	keine Angabe	425.000	keine Angabe	425.000
Instandhaltungskosten	1.585.000	1.591.800	1.852.800	1.525.800	1.425.800	7.981.200
Summe	2.666.000	4.436.800	2.315.700	2.050.800	1.425.800	12.895.100

Quelle: NSB; Darstellung: BLRH

26.2 Der BLRH hielt fest, dass die NSB ihre Plankosten für Investitionen und Instandhaltung in den MIP festlegte. Für Eisenbahnkreuzungen sah sie im Jahr 2023 Investitionen von 425.000 Euro vor.

Der BLRH merkte kritisch an, dass die NSB ihre Instandhaltungskosten in Bezug auf Eisenbahnkreuzungen nicht aufgeschlüsselt darstellte.

Der BLRH empfahl der NSB, die Instandhaltungskosten in Bezug auf Eisenbahnkreuzungen in den MIP darzustellen bzw. zu erläutern.

Verwendungsnachweise

27.1 (1) Das Land Burgenland zahlte im überprüften Zeitraum rund 5,66 Mio. Euro an die NSB (vgl. TZ 23.1).

Zum Nachweis der widmungsgemäßen Verwendung hatte die NSB dem Land Burgenland einen Verwendungsnachweis über die erhaltenen Finanzierungsbeiträge vorzulegen. Dieser hatte einen Sachbericht sowie einen zahlenmäßigen Nachweis zu enthalten (vgl. TZ 25.1).

(2) Die NSB erstellte jährliche Verwendungsnachweise in Form von "MIP-Jahresberichten" zur Information an ihre Fördergeber. Die NSB erstellte den MIP-Jahresbericht betreffend das Jahr 2020 per 31. Mai 2021. Die MIP-Jahresberichte betreffend die Jahre 2021 bis 2023 enthielten kein Erstellungsdatum.

(3) Die MIP-Jahresberichte 2020 bis 2023 enthielten unter anderem Informationen zu Investitions-, Erhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen:

- im Teil „Sachbericht“ der Jahresberichte beschrieb die NSB im Detail ihre umgesetzten Projekte des jeweiligen Jahres
- den zahlenmäßigen Nachweis erbrachte sie anhand einer Übersicht der Plan-Ist-Kosten, einer Darstellung der Zahlungsflüsse der Fördergeber sowie eines Belegverzeichnisses

(4) Die Prüfungshandlungen des BLRH waren auf die Kostenerhebung für Eisenbahnkreuzungen ausgerichtet. Eine eindeutige Zuordnung der Investitions- und Instandhaltungskosten für Eisenbahnkreuzungen war anhand der Jahresberichte nicht eindeutig nachvollziehbar:

- die Abstimmung der Übersicht der Plan-Ist-Kosten mit dem Belegverzeichnis ergab zum Teil widersprüchliche Beträge
- die Übersicht gab keine Auskunft darüber, ob darin die Gesamtkosten dargestellt oder auf die Vereinbarungen in den MIP ausgerichtet waren

Die NSB bezifferte ihre Investitionskosten im Rahmen der gegenständlichen Prüfung wie folgt:

Tabelle 21: Investitionskosten NSB 2020 bis 2023

Investitionskosten	2020	2021	2022	2023	2020 - 2023
	[Euro]				[Euro]
Investitionen gesamt	1.024.489	4.269.867	2.495.690	30.234	7.820.280
davon Eisenbahnkreuzungen*)	0	742	807.153	0	807.895
davon Eisenbahnkreuzungen*) durch MIP gedeckt	0	334	24.876	0	25.210

*) Unter dem Begriff "Eisenbahnkreuzungen" verstand der BLRH Sicherungsanlagen und Eisenbahnkreuzungen

Quelle: NSB; Darstellung: BLRH

Die NSB gab ihre Instandhaltungskosten auf Grundlage der Informationen einer Ziviltechniker GmbH bekannt. Diese betrugen insgesamt rund 1,17 Mio. Euro und waren im überprüften Zeitraum wie folgt verteilt:

Tabelle 22: Instandhaltungskosten NSB 2020 bis 2023

Instandhaltungskosten	2020	2021	2022	2023	2020 - 2023
	[Euro]				[Euro]
Sicherungsanlagen	162.139	144.366	144.366	358.275	809.148
Eisenbahnkreuzungen	79.616	97.779	79.040	108.268	364.703
Summe	241.755	242.145	223.407	466.544	1.173.851

Quelle: NSB; Darstellung: BLRH

- 27.2** Zu (2) Der BLRH hielt kritisch fest, dass die Jahresberichte der NSB GmbH kein Erstellungsdatum enthielten. Dadurch konnte die fristgerechte Erstellung der Jahresberichte nicht beurteilt werden.

Der BLRH empfahl der NSB, das Erstellungsdatum auf den Jahresberichten anzugeben.

Zu (4) Die Prüfungshandlungen des BLRH waren auf die Kostenerhebung für Eisenbahnkreuzungen ausgerichtet. Gemäß den Kostenaufstellungen der NSB betrugen ihre Investitions- und Instandhaltungskosten der Jahre 2020 bis 2023 zumindest rund 1,98 Mio. Euro. Davon entfielen rund 0,81 Mio. Euro auf Investitionen und rund 1,17 Mio. Euro auf Instandhaltung. Diesbezüglich merkte der BLRH kritisch an, dass eine zweifelsfreie Zuordnung von Investitions- und Instandhaltungskosten für Eisenbahnkreuzungen anhand der Jahresberichte nicht möglich war.

Der BLRH empfahl der NSB aus Gründen der Transparenz, die in den Jahresberichten dargestellten Kosten für Eisenbahnkreuzungen nachvollziehbar darzustellen bzw. zu erläutern.

- 27.3** Die NSB führte zur Tabelle 21 aus, dass im MIP für das Jahr 2022 784.940,76 Euro unter der Position „Sicherungsanlagen“ als IST-Kosten berichtet worden seien. Für die EK 64,879 seien 24.875,53 Euro an Kostenbeiträgen zugeordnet (Zeile „davon Eisenbahnkreuzungen durch MIP gedeckt“), da die Hälfte von der Gemeinde getragen worden sei und der Rest dieser Förderposition bereits auf andere, mit der EK und Sicherungsanlagen in Zusammenhang stehende Projekte zugeordnet worden sei (Geschwindigkeitserhöhungen, Weichennahbedienung). Bei dem in der Zeile „davon Eisenbahnkreuzungen“ angeführten Betrag in Höhe von 807.153,00 Euro würde es sich um die gesamten MIP-Kostenbeiträge für Investitionen des Jahres 2022 handeln.

Darüber hinaus bemerkte die NSB, dass die Angaben zu den gesamten Investitions- und Instandhaltungskosten der Jahre 2020 bis 2023 mit 1,98 Mio. Euro im Prüfbericht nicht stimmen würden. In einer eigens für den BLRH erstellten Tabelle zu den EK-Investitionen seien Kosten in Höhe von 1,296 Mio. Euro für EK-Anlagen in diesem Zeitraum errechnet worden.

In den MIP-Jahresberichten sei zwischen Investitions- und Instandhaltungskosten klar getrennt und eine Zuordnung wäre daher gegeben. Als Beispiel führte die NSB ihren Bericht 2022 an, in dem die Investitionen ausführlich erläutert seien.

- 27.4** Der BLRH entgegnete, dass die bei der Sachverhaltserhebung vorgelegten Unterlagen zu Investitions- und Erhaltungskosten der Eisenbahnkreuzungen inkonsistent waren und für den BLRH keine zuverlässige Beurteilungsgrundlage darstellten. Der von der NSB angeführte Betrag für Investitionen in Eisenbahnkreuzungen von 1,296 Mio. Euro konnte vom BLRH nicht nachvollzogen werden. Betreffend die angemerkten Unstimmigkeiten bezüglich der Angaben der Investitions- und Instandhaltungskosten hielt der BLRH fest, dass diese Daten letztendlich von der NSB stammten.

Eine zweifelsfreie Zuordnung von Investitions- und Instandhaltungskosten anhand der MIP-Jahresberichte war nicht möglich. Dies kam beispielsweise dadurch zum Ausdruck, dass die Abstimmung der Plan-Ist-Kosten mit dem Belegverzeichnis widersprüchliche Beträge ergab. Darüber hinaus waren die Ist-Kosten für „Sicherungsanlagen EKs“ betreffend das Jahr 2022 in den Jahresberichten 2022 und 2023 in unterschiedlicher Höhe angeführt. Die von der geprüften Stelle angeführte Erläuterung im MIP-Jahresbericht 2022 vermochte die Kritik des BLRH nicht zu entkräften.

Kostenträgungsübereinkommen mit Gemeinden

- 28.1** (1) Die NSB schloss im Juni 2021 und im Juli 2022 mit den Gemeinden Gols und Pamhagen Kostenträgungsübereinkommen ab. Darin vereinbarten die Vertragspartner, die bestehende Eisenbahnkreuzung bei Bahn-Kilometer 91,764 mit einer Schrankenanlage bzw. bei Bahn-Kilometer 64,879 mit Lichtzeichen auszustatten. Die dafür notwendigen Errichtungskosten sollten jeweils zur Hälfte von der NSB und der betreffenden Gemeinde getragen werden. Dies galt auch für eine etwaige Umgestaltung des Wegenetzes bzw. Ersatzmaßnahmen sowie deren künftige Er- und Inbetriebhaltung.

Die Vertragspartner vereinbarten weiters, dass ihre aufgewendeten Kosten der jeweils anderen Partei schriftlich unter Vorlage von Belegen bekanntzugeben waren.

(2) Die Kosten für den erforderlichen Umbau der Eisenbahnkreuzungen trug zunächst die NSB. Gemäß den vorgelegten Rechnungen bzw. Kostenaufstellungen belief sich der Umbau für die beiden Sicherungsanlagen auf insgesamt rund 0,74 Mio. Euro. Der vorgeschriebene Gemeindeanteil betrug insgesamt rund 0,37 Mio. Euro:

Tabelle 23: Kostenbeiträge Gemeinden

Umbau Eisenbahnkreuzung	Umbaukosten	Vorschreibung	Gemeindeanteil
	[Euro]	[Datum]	[Euro]
Sicherungsanlage Gemeinde Gols	242.316	30.09.2022	121.158
davon			
Errichtungskosten	233.202		116.601
Gutachten, Abnahme	9.114		4.557
Sicherungsanlage Gemeinde Pamhagen	500.541	26.01.2023	250.270
davon			
Errichtungskosten	455.165		227.583
Planungskosten, etc.	28.790		14.395
Gutachten, Abnahme	16.586		8.293
Summe	742.857		371.429

Quelle: NSB; Darstellung: BLRH

Die vorgelegten Unterlagen gaben keine Auskunft darüber, ob auch den beiden Gemeinden weitere Kosten im Zusammenhang mit dem Umbau von den Eisenbahnkreuzungen entstanden.

(3) Aus den vorgelegten Rechnungen ging hervor, dass der Leistungszeitraum für die Sicherungsanlage der Gemeinde Gols bereits im Jahr 2020 und somit rund ein halbes Jahr vor Unterzeichnung des Kostentragungsübereinkommens begann.

Die ersten Leistungen für die Sicherungsanlage der Gemeinde Pamhagen begannen gemäß den vorgelegten Rechnungen im dritten Quartal 2021 und somit rund neun Monate vor Unterzeichnung.¹³⁸

Die NSB legte für beide Sicherungsanlagen insgesamt 20 Rechnungen vor. Bei 35 Prozent aller vorgelegten Rechnungen fehlte der Bestätigungsvermerk über die sachliche und rechnerische Richtigkeit. In zwei Fällen ging nicht hervor, von wem der Bestätigungsvermerk stammte.

¹³⁸ Die Vertragspartner NSB und Gemeinde Gols unterzeichneten das Kostentragungsübereinkommen am 30.06.2021. Jenes mit der Gemeinde Pamhagen war mit 04.07.2022 unterzeichnet.

(4) Die NSB forderte auf Grundlage der vorgelegten Rechnungen bzw. Kostenaufstellungen die beiden Gemeinden zur Überweisung der vereinbarten Kostenbeiträge auf.

Die Kostenteilung erfolgte gemäß Auskunft der NSB nach tatsächlichem Aufwand. Grundlage hierfür bildeten die vorgelegten Kostenaufstellungen, in welchen die einzelnen Rechnungspositionen auf die jeweilige Sicherungsanlage zugeteilt waren. Diese lagen in Form von Excel-Aufstellungen vor. Aus diesen Aufstellungen ging weder der Ersteller noch das Datum der Erstellung eindeutig hervor.

(5) Die NSB schrieb der Gemeinde Gols am 30. September 2022 den Kostenbeitrag für die Sicherungsanlage in Höhe von rund 121.200 Euro vor. Gemäß Bestätigung der NSB überwies die Gemeinde Gols im Jänner 2023 den geforderten Betrag.

Die Vorschreibung zur Kostenbeteiligung an die Gemeinde Pamhagen erfolgte am 26. Jänner 2023. Die NSB vereinbarte mit der Gemeinde Pamhagen im März eine quartalsweise Ratenzahlung von jeweils rund 50.000 Euro. Dabei sollte die letzte Ratenzahlung im vierten Quartal 2024 erfolgen.

(6) Gemäß den Vereinbarungen mit den Gemeinden sollte die künftige Er- und Inbetriebhaltung von Eisenbahnkreuzungen jeweils zur Hälfte von der NSB und der betreffenden Gemeinde getragen werden. Die NSB teilte dazu mit, dass sie keine weiteren Vorschreibungen an Gemeinden im Hinblick auf erforderliche Umgestaltungen des Wegenetzes bzw. erforderlicher Ersatzmaßnahmen sowie deren Er- und Inbetriebhaltung tätigte.

28.2 Zu (2) Der BLRH stellte kritisch fest, dass die Leistungserbringung für den Umbau von Eisenbahnkreuzungen rund sechs bzw. neun Monate vor Unterzeichnung der Kostentragungsübereinkommen durch die NSB und den Gemeinden erfolgte.

Der BLRH empfahl der NSB, aus Gründen der Rechtssicherheit schriftliche Kostentragungsübereinkommen vor Beauftragung bzw. Leistungserbringung abzuschließen bzw. zu unterfertigen.

Zu (3) Weiters merkte der BLRH kritisch an, dass bei 35 Prozent der vorgelegten Rechnungen die Bestätigung der sachlichen und rechnerischen Richtigkeit fehlte. Bei zwei weiteren Rechnungen ging nicht hervor, von wem der Bestätigungsvermerk stammte.

Der BLRH empfahl der NSB, jede Rechnung inhaltlich und rechnerisch zu prüfen. Dabei sollte sichergestellt werden, dass die jeweilige Lieferung oder Leistung auch tatsächlich erbracht sowie die vereinbarten Konditionen eingehalten wurden. Die rechnerische Richtigkeit gab Auskunft darüber, ob der Rechnungsbetrag korrekt ausgewiesen war.

Zu (4) Der BLRH wies darauf hin, dass aus den Berechnungen zur Kostenaufstellung für die Sicherungsanlagen der Ersteller sowie das Erstellungsdatum nicht eindeutig hervorgingen.

Der BLRH empfahl der NSB, auf den jeweiligen Kostenaufstellungen den Ersteller sowie das Datum der Erstellung anzuführen. Er erachtete dies insbesondere vor dem Hintergrund der Transparenz und Nachvollziehbarkeit als notwendig.

Zu (6) Der BLRH kritisierte, dass die NSB keine weiteren Vorschriften an Gemeinden im Hinblick auf erforderliche Er- und Inbetriebhaltungsmaßnahmen tätigte.

Der BLRH empfahl der NSB, die Kosten künftiger Er- und Inbetriebhaltungsmaßnahmen im Bereich der Eisenbahnkreuzungen zu erheben. In weiterer Folge sollte sie mögliche Vorschriften an die betreffenden Gemeinden prüfen.

28.3 Die NSB hielt in ihrer Stellungnahme fest, dass nur sachlich und rechnerisch geprüfte Rechnungen zur Anweisung kommen würden. Da es sich laut BLRH um keine Gebarungsprüfung gehandelt hätte, sei im Rahmen der Bereitstellung der Rechnungen an den BLRH nicht darauf geachtet worden, ob die Rechnungen inklusive Prüfvermerk vorgelegt worden seien. Alle Prüfvermerke seien Anfang Juni nachgereicht worden (und auch nochmals als Beilage übermittelt). Auch die Info über die nicht leserlichen Bestätigungsvermerke sei Anfang Juni ergangen. Es würde sich hier ebenfalls um die Unterschrift der Bauherrenvertretung handeln, einzig der Stempel hätte gefehlt.

Die NSB teilte weiters mit, dass die Rechnungsfreigabe durch die Bauherrenvertretung erfolgen und die Prüfung selbstverständlich auch die tatsächliche Leistungserbringung umfassen würde.

Zur Kostenteilung künftiger Er- und Inbetriebhaltungsmaßnahmen teilte die NSB mit, dass sie diese gemeinsam mit den Eigentümervetretern prüfen werde.

28.4 Der BLRH hielt fest, dass unter dem Begriff „Gebarung“ jedes Verhalten, das finanzielle Auswirkungen hat, zu verstehen war. In diesem Zusammenhang verwies er auf TZ 27, wonach seine Prüfungshandlungen auf die Kostenerhebung für Eisenbahnkreuzungen ausgerichtet waren. (vgl. Grundlagen) Dementsprechend forderte er im Rahmen der Prüfungshandlungen sämtliche Unterlagen an, die er für die Erhebung des relevanten Sachverhalts für notwendig erachtete.

Der BLRH nahm die Ausführungen der NSB in Bezug auf die Rechnungsprüfung zur Kenntnis. Er stellte jedoch klar, dass seine Kritik nicht auf die Lesbarkeit der Bestätigungsvermerke oder fehlende Stempel der Bauherrenvertretung ausgerichtet war. Der BLRH kritisierte vielmehr den fehlenden Bestätigungsvermerk über die sachliche und rechnerische Prüfung auf sieben von 20 vorgelegten Rechnungen. Darüber hinaus sollte aus Gründen der Nachvollziehbarkeit und Transparenz der Name der hierzu befugten Person unmissverständlich hervorgehen. Die Bestätigung der Prüfung hat mit voller Unterschrift zu erfolgen, ein Stempel allein erfüllt diese Verpflichtung nicht.

Die im Stellungnahmeverfahren vorgelegten Unterlagen unterzog der BLRH keiner weiteren Prüfung. (vgl. Grundlagen)

Auflassung von Eisenbahnkreuzungen

29.1 (1) Das EisbG regelte die Kostentragung für die bauliche Umgestaltung von Verkehrswegen und Auflassung schienengleicher Bahnübergänge.¹³⁹ (vgl. TZ 5.1) Dieses sah, sofern keine sonstigen Regelungen bestanden, eine Kostenteilung von 50 Prozent zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Straßenerhalter vor. Dies betraf insbesondere Kosten für

- die bauliche Umgestaltung der bestehenden Kreuzung,
- eine erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes,
- allenfalls erforderliche Durchführung von Ersatzmaßnahmen sowie
- deren künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung.

Die Eisenbahnunternehmen hatten die gesamten Kosten für erforderliche Abtragungen und Absperrungen im Zusammenhang mit der Auflassung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges zu tragen.

(2) Im Jahr 2017 vereinbarten die Gemeinde Gols und die NSB, dass die Eisenbahnkreuzung bei Bahn-Kilometer 89,669 aufgelassen werden soll. Voraussetzung dafür war, einen Begleitweg (Umfahrung) zu errichten, wobei dessen Errichtungskosten geringer als jene für die technische Absicherung der Eisenbahnkreuzung sein sollten.

Der Vereinbarung lag eine Gegenüberstellung der vorläufig geplanten Kosten unterschiedlicher Entscheidungsvarianten bei. Aus dieser ging unter anderem hervor, dass die Errichtung eines Begleitweges rund 50 Prozent weniger Kosten verursachen würde als die technische Sicherung der betreffenden Eisenbahnkreuzung.

¹³⁹ § 48 Abs. 2 EisbG idgF.

Die Vertragspartner vereinbarten eine Kostenteilung aller Errichtungskosten für den Begleitweg im Verhältnis 50:50, wobei eventuelle Förderungen¹⁴⁰ in Abzug zu bringen waren.

Die NSB teilte im Juni 2020 dem Land Burgenland mit, dass der Rückbau der Eisenbahnkreuzung durchgeführt und entsprechende Ersatzmaßnahmen getroffen worden waren.

Die NSB verwies auf die Darstellung der Auflassungskosten in Höhe von rund 10.700 Euro in ihrem Jahresbericht für das Jahr 2020. Zu den Errichtungskosten lagen keine weiteren Abrechnungsunterlagen in Form von Zahlungsaufstellungen, Zahlungsbelegen oder Kostenvorschreibungen vor. Ob und in welcher Höhe ein Gemeindeanteil oder Fördermittel lukriert und in Abzug gebracht werden konnten, ging aus den vorgelegten Unterlagen nicht hervor.

(3) Das Land Burgenland entschied mit Bescheid vom Februar 2021, dass die Eisenbahnkreuzung Bahn-Kilometer 99,250, Gemeinde Neusiedl am See, durch „*Lichtzeichen mit Schranken*“ zu sichern war. Die Umsetzung hatte bis spätestens Februar 2023 zu erfolgen. Auf Ansuchen der Gemeinde verlängerte das Land Burgenland die Frist bis Dezember 2024.

Gemäß Meldung der Raaberbahn erfolgte die Auflassung des Bahnüberganges beim Bahn-Kilometer 99,250 im August 2024. Ob die direkten Zufahrtsstrecken abgetragen oder eine beidseitige Absperrung errichtet worden war, ging aus den vorgelegten Unterlagen nicht hervor.

¹⁴⁰ Beispielsweise Güterwegeförderung und Wasserbau/Hochwasserschutz.

Der BLRH besichtigte diese Eisenbahnkreuzung im Rahmen seiner Prüfungshandlungen im November 2024. (vgl. TZ 9.1) Dabei stellte er die beidseitige Absperrung und Abtragung der Zufahrtsstrecken fest:

Abbildung 6: Eisenbahnkreuzung, Bahn-Kilometer 99,250



Quelle und Darstellung: BLRH

Die NSB dokumentierte die für die Auflassung der Eisenbahnkreuzung angefallenen Kosten nicht.

- 29.2** Zu (2) Der BLRH hielt kritisch fest, dass die NSB über die Auflassung der Eisenbahnkreuzung bei Bahn-Kilometer 89,669 keine Abrechnungsunterlagen in Form von Zahlungsaufstellungen und -belegen sowie Kostenvorschreibungen vorlegen konnte. Ob und in welcher Höhe Fördermittel lukriert und damit die Gesamtkosten verringert werden konnten, war nicht dargelegt. Ebenso wenig ging hervor, ob durch einen Gemeindeanteil der Kostenanteil der NSB sank. Somit waren einerseits die Gesamtkosten der Auflassung und andererseits die Umsetzung der vereinbarten Kostenteilung zwischen der NSB und der betreffenden Gemeinde nicht nachvollziehbar.

Der BLRH empfahl der NSB, die Gesamtkosten für Eisenbahnkreuzungen sowie deren Auflassung transparent darzustellen. Dabei sollten alle Kosten, etwaige berücksichtigte Fördermittel sowie die Kostenteilung zwischen den Vertragspartnern unmissverständlich hervorgehen.

Zu (3) Der BLRH kritisierte, dass die NSB die durchgeführten Maßnahmen zur Auflassung der Eisenbahnkreuzung bei Bahn-Kilometer 99,250 nicht eindeutig dokumentierte. Aus den vorgelegten Unterlagen war nicht ersichtlich, ob die Zufahrtsstrecken abgetragen oder alternativ eine beidseitige Abspernung errichtet war. Im Rahmen seiner Prüfungshandlungen stellte der BLRH die umgesetzten Maßnahmen fest. Weiters kritisierte er, dass die für die Auflassung angefallenen Kosten nicht dokumentiert waren.

Der BLRH empfahl der NSB, die durchgeführten Maßnahmen bei Auflassung von Eisenbahnkreuzungen zu dokumentieren.

Weiters empfahl er der NSB, alle Kosten für die Auflassung von Eisenbahnkreuzungen zu erheben und zu dokumentieren.

- 29.3** Die NSB gab zur Auflassung der EK bei Bahn-Kilometer 89,669 an, dass die angeführten Kosten in Höhe von 10.700,00 Euro angefallen seien und mit vier Rechnungen belegt worden seien, welche sie im Zuge ihrer Stellungnahme übermittelte.

Sie brachte weiters vor, dass bei eingegangenen Fördermitteln diese in der MIP-Aufstellung in Abzug gebracht worden wären.

Zur Auflassung der EK bei Bahn-Kilometer 99,250 teilte die NSB mit, dass die Auflassungsmeldung durch die NSB (Bauherrenvertretung) und nicht durch die Raaberbahn erfolgt sei. Zudem legte sie im Zuge der Stellungnahme eine entsprechende Unterlage vor.

Die Kosten für die Auflassung der EK 99,250 seien nach dem Prüfungszeitraum von der Raaberbahn im Dezember 2024 in Rechnung gestellt worden und seien im MIP-Bericht 2024 angeführt. Diesbezüglich legte die NSB auch hier im Zuge der Stellungnahme entsprechende Nachweise vor.

Weiters teilte die NSB mit, dass die Auflassung der EK bei Bahn-Kilometer 99,250 von der Bauherrenvertretung dokumentiert worden sei und dass die Kosten der Auflassung außerhalb des Prüfungszeitraumes der Prüfung des BLRH verrechnet worden seien.

- 29.4** Der BLRH nahm die Ausführungen der NSB zur Kenntnis. Die im Stellungnahmeverfahren vorgelegten Unterlagen unterzog er keiner weiteren Prüfung. (vgl. Grundlagen)

In Bezug auf eingelangte bzw. nicht eingelangte Fördermittel hielt der BLRH fest, diese Sachlage in den MIP festzuhalten. Er erachtete dies aus Gründen einer transparenten Darstellung sowie einer klaren Übersicht für Dritte als notwendig.

Zweckzuschüsse an Gemeinden

Finanzausgleichsgesetz

30.1 (1) Das Finanzausgleichsgesetz regelte die finanziellen Beziehungen zwischen den Gebietskörperschaften und enthielt unter anderem Bestimmungen über Finanzzuweisungen sowie Zuschüsse.

(2) Gemäß Finanzausgleichsgesetz 2017¹⁴¹ hatten Bund und Länder in den Jahren 2017 bis 2029 Zweckzuschüsse für Investitionen in Eisenbahnkreuzungen auf Gemeindestraßen in Höhe von insgesamt 125,06 Mio. Euro zur Verfügung zu stellen. Diese waren als Kostenbeiträge für jene Gemeinden vorgesehen, die seit Inkrafttreten der EisKrV Investitionen in diesem Bereich getätigt hatten.

Die Dotierung erfolgte im Verhältnis 50:50 durch Bundesmittel und aus den gekürzten Ertragsanteilen der Gemeinden¹⁴².

Das Finanzausgleichsgesetz 2024¹⁴³ regelte den erweiterten Auszahlungszeitraum bis zum Jahr 2034 unter gleichbleibenden Bedingungen.

(3) Die Finanzausgleichsgesetze 2017 und 2024 sahen jährliche Tranchen von 9,62 Mio. Euro für die Jahre 2017 bis 2034 vor. Daraus erhielten die einzelnen Länder für ihre Gemeinden Anteile zwischen 0,2 Prozent und 38,8 Prozent, die sich aus einer Abschätzung über deren Anteil an der Gesamtbelastung ergaben.

¹⁴¹ BGBl. I Nr. 116/2016 idgF.

¹⁴² § 12 Abs. 2 FAG 2017 idgF.

¹⁴³ BGBl. I Nr. 168/2023 idgF.

Die nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht, wie viele finanzielle Mittel den einzelnen Ländern für ihre Gemeinden zur Verfügung standen:

Tabelle 24: Verteilung Zweckzuschüsse - Bundesländeranteil

Bundesland	Anteil	Jährliche Tranche	Zur Verfügung stehende Mittel 2020 bis 2024
	[%]		[Euro]
Burgenland	4,4	423.280	2.116.400
Kärnten	6,8	654.160	3.720.800
Niederösterreich	38,8	3.732.560	18.662.800
Oberösterreich	21,5	2.068.300	10.341.500
Salzburg	4,6	442.520	2.212.600
Steiermark	15,9	1.529.580	7.647.900
Tirol	7,3	702.260	3.511.300
Vorarlberg	0,2	19.240	96.200
Wien	0,5	48.100	240.600
Summe	100	9.620.000	48.100.000

Quelle: FAG 2017 und FAG 2024; Darstellung: BLRH

Eine Aufstockung der finanziellen Mittel durch den Bund bei höheren Investitionen sah das Finanzausgleichsgesetz nicht vor.

Richtlinie für Zuschüsse zum Gemeindekostenanteil

31.1 (1) Die einzelnen Länder hatten gemäß Finanzausgleichsgesetz Richtlinien zur Regelung der Höhe des Kostenbeitrages sowie des Eigenfinanzierungsanteils ihrer Gemeinden zu erlassen. Weiters waren nicht verbrauchte finanzielle Mittel einer sogenannten „Rücklage“ zuzuführen.¹⁴⁴ Die Länder sollten endgültig nicht benötigte finanzielle Mittel für Zwecke des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs verwenden.

(2) Das Land Burgenland erließ im Februar 2018 die „*Richtlinie des Landes Burgenland zur Auszahlung von Zuschüssen zum Gemeindekostenanteil für Investitionen in Eisenbahnkreuzungen auf Gemeindestraßen*“.

¹⁴⁴ § 27 Abs. 3 Z 4 FAG 2017 idgF. und § 29 Abs. Z 4 FAG 2024 idgF.

Demnach erhielten die burgenländischen Gemeinden auf deren Ansuchen einen Kostenbeitrag für investive Maßnahmen¹⁴⁵ in Eisenbahnkreuzungen auf Grundlage realisierter eisenbahnrechtlicher Bescheide. Darüber hinaus sah die Richtlinie auch einen Zuschuss für die Auflassung von Eisenbahnkreuzungen vor.

(3) Als maximale Förderhöhe legte das Land Burgenland in seinen Richtlinien den Investitionsbasiswert in Abhängigkeit der jeweiligen Streckenkategorie sowie der vorgeschriebenen Sicherungsart fest. Zudem floss zur Berechnung der Förderhöhe die Steuerkraft¹⁴⁶ der jeweiligen Gemeinde ein.

Das Land Burgenland wollte für seine Gemeinden einen Anreiz für die Auflassung von Eisenbahnkreuzung schaffen. Dafür erhielt die beantragende Gemeinde einen nicht rückzahlbaren pauschalen Kostenbeitrag von 30.000 Euro.

(4) Der BLRH errechnete auf Basis seiner ihm zur Verfügung stehenden Unterlagen sowie Abfragen aus dem Buchhaltungssystem eine Gesamtsumme nicht verbrauchter Mittel von zumindest rund 2,66 Mio. Euro.¹⁴⁷ In den Rechnungsabschlüssen der Jahre 2020 bis 2023 bestand kein Hinweis auf die Darstellung nicht verbrauchter Mittel betreffend Zweckzuschüsse für Investitionen in Eisenbahnkreuzungen auf Gemeindestraßen.

Das Land Burgenland teilte diesbezüglich mit, dass es sogenannte „Liquiditätsreserven“ bildete, die es im Jahr 2022 auflöste und keine weiteren dotierte. Diese waren in den Rechnungsabschlüssen nicht abgebildet.

Weiters gab das Land Burgenland bekannt, dass es „*bislang nicht verbrauchte Mittel dem laufenden Budget*“ zuführte, die „*bei Bedarf zur Verfügung gestellt*“ werden. Die nicht verbrauchten Mittel verwendete das Land Burgenland bislang nicht für Zwecke des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs.

31.2 Zu (4) Der BLRH merkte kritisch an, dass nicht verbrauchte Mittel aus Zweckzuschüssen für Investitionen der Gemeinden in Eisenbahnkreuzungen nicht in den Rechnungsabschlüssen des Landes Burgenland ausgewiesen waren. Diese betrugen per 31.12.2024 rund 2,66 Mio. Euro.

Das Land Burgenland wies diese gemäß seinen Angaben dem laufenden Budget zu. Diese Vorgangsweise widersprach somit den Bestimmungen des FAG.

¹⁴⁵ Förderfähig waren die Kostenanteile der Gemeinde an den Projektkosten. Laufende Instandhaltungs-, Instandsetzungs- sowie Inbetriebhaltungskosten von Eisenbahnkreuzungen waren nicht förderfähig.

¹⁴⁶ Als Grundlage für die Berechnung der Steuerkraft legte das Land Burgenland die verzeichneten Einnahmen im zweitvorangegangenen Jahr zum Zeitpunkt der Antragstellung fest.

¹⁴⁷ Stand per 31.12.2024.

Der BLRH empfahl dem Land Burgenland, die nicht verbrauchten Zweckzuschüsse für Investitionen der Gemeinden in Eisenbahnkreuzungen in seinen Rechnungsabschlüssen nachvollziehbar abzubilden und nicht dem laufenden Budget zuzuführen.

- 31.3** Gemäß Stellungnahme des Landes Burgenland würden nicht verbrauchte Zuschüsse von Dritten – die zweckgewidmet zu verwenden, andernfalls zurückzuzahlen, sind – als Verbindlichkeit in der nicht voranschlagswirksamen Gebarung ausgewiesen werden.
- 31.4** Der BLRH nahm die Ausführungen des Landes Burgenland zur Kenntnis und sah einem Ausweis nicht verbrauchter Zuschüsse im Sinne seiner Empfehlung entgegen.

Zweckzuschüsse und Bedarfszuweisungen an Gemeinden

- 32.1** (1) Im überprüften Zeitraum leistete das Land Burgenland folgende Zweckzuschüsse für Investitionen in Eisenbahnkreuzungen an fünf antragstellende Gemeinden:

Tabelle 25: Zweckzuschüsse an Gemeinden 2020 bis 2024

Jahr	Antragstellende Gemeinden*)	Eisenbahn-kreuzungen	Zweckzuschüsse
	[Anzahl]		[Euro]
2020	2	2	65.701
2021	0	0	0
2022	4	5	147.868
2023	2	5	151.516
2024	1	1	30.000
Summe	9	13	395.085

*) zwei Gemeinden brachten fünf Anträge ein

Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

Die ausbezahlten Zweckzuschüsse betrugen im überprüften Zeitraum insgesamt rund 395.100 Euro. Dieser Summe standen verfügbare finanzielle Mittel von rund 2,12 Mio. Euro gegenüber. Somit waren rund 18,7 Prozent der Zweckzuschüsse gemäß Finanzausgleichsgesetz ausgeschöpft.

(2) Gemeinde-Bedarfszuweisungsmittel waren auf Basis landesrechtlicher Regelungen an Gemeinden zu gewähren. Hierfür erhielten die Länder finanzielle Bundesmittel¹⁴⁸.

Das Land Burgenland teilte hierzu mit, dass die Gemeinden im überprüften Zeitraum keine Bedarfszuweisungen in Verbindung mit Eisenbahnkreuzungen erhielten.

¹⁴⁸ § 12 FAG 2017 idgF.

Schlussbemerkungen

Der BLRH empfahl dem Land Burgenland und der NSB

Nr.	Empfehlung	Land Burgenland	NSB
1	eine umfassende und verlässliche Datengrundlage über die Eisenbahnkreuzungen auf dem burgenländischen Straßen- bzw. Wegenetz sicherzustellen. (TZ 8.2)	X	
2	über die Geodatenbank verlässliche, aktuelle und nachvollziehbare Daten zur Verfügung zu stellen. (TZ 10.2)	X	
3	klare strategische Ziele für die Eisenbahnkreuzungen bzw. einen Sollzustand zu definieren. Die Ziele sollten spezifisch, messbar, realisierbar und terminisiert sein. (TZ 11.2)	X	
4	die Zielerreichung in regelmäßigen Abständen etwa mittels Wirkungsanalysen zu evaluieren. (TZ 11.2)	X	
5	für die Umsetzung der strategischen Zielvorgaben ein Gesamtkonzept zu erstellen. Dieses sollte mit den maßgeblichen Akteuren bzw. deren Planungen abgestimmt werden und die geplanten Maßnahmen, die Kosten, die Kostenteilung und die Umsetzungstermine enthalten. (TZ 11.2)	X	
6	die Umsetzung des Gesamtkonzepts nachvollziehbar zu dokumentieren, etwa mittels Programm-, Status Quo-, Umsetzungsberichte, Maßnahmenlisten sowie Kostenaufstellungen. (TZ 11.2)	X	
7	eine Strategie mit klaren Zielvorgaben zu Eisenbahnkreuzungen zeitnah zu beschließen. Die Ziele sollten spezifisch, messbar, realisierbar und terminisiert sein. Die Strategie sollte die strategischen Zielvorgaben des Landes Burgenland berücksichtigen bzw. mit diesem abgestimmt werden. (TZ 12.2)		X
8	die Zielerreichung in regelmäßigen Abständen etwa mittels Wirkungsanalysen zu evaluieren. (TZ 12.2)		X
9	den Überprüfungs- und Ausführungsstatus der vorgeschriebenen Sicherungen an allen Eisenbahnkreuzungen im Burgenland zu erheben. (TZ 13.2)	X	
10	Kriterien für die zeitliche Abwicklung der Überprüfungen im Sinne einer Prioritätenreihung zu definieren. Auf dieser Grundlage wären Prüf- und Terminpläne zu erstellen. (TZ 13.2)	X	
11	beim zuständigen Bundesministerium den Überprüfungs- sowie Ausführungsstatus der Eisenbahnkreuzungen auf den Hauptbahnstrecken zu erheben. (TZ 13.2)	X	
12	den Aufbau von internem Fachwissen im Sachverständigenwesen zu prüfen. Diese Prüfung sollte auch den Fachbereich der technischen Sicherung von Eisenbahnkreuzungen umfassen. (TZ 13.2)	X	
13	den Überprüfungs- und Ausführungsstatus der Eisenbahnkreuzungen auf der NSB-Bahnstrecke abzugleichen. Fehlende Unterlagen oder Bestätigungen wären zu ergänzen bzw. nachzureichen. (TZ 13.2)	X	X

Nr.	Empfehlung	Land Burgenland	NSB
14	darauf hinzuwirken bzw. sicherzustellen, dass die Raaberbahn die Beseitigung festgestellter Mängel in ihren Prüfbefunden nachvollziehbar dokumentiert. Insbesondere sollten schriftliche Bestätigungen des Straßenerhalters über die Mängelbeseitigung eingeholt und den Prüfbefunden beigelegt werden. (TZ 14.2)		X
15	gemeinsam mit der Raaberbahn die gemeldeten Mängel mit den eingegangenen Mängelmeldungen abzugleichen. (TZ 14.2)	X	X
16	aus Gründen der Risikoprävention den Unterlagenabgleich zum Überprüfungs- und Ausführungsstatus der Eisenbahnkreuzungen auch mit den anderen Eisenbahnunternehmen im Burgenland vorzunehmen. (TZ 14.2)	X	
17	den Datenabgleich auch mit den anderen Straßenerhaltern im Burgenland (Gemeinden) vorzunehmen. (TZ 14.2)		X
18	den Jahresberichten zu den Finanzierungsübereinkommen Nachweise über die durchgeführten wiederkehrenden Überprüfungen an Eisenbahnkreuzungen beizuschließen. (TZ 14.2)		X
19	die Angaben und Belege der Eisenbahnunternehmen zu den wiederkehrenden Überprüfungen der Eisenbahnkreuzungen in die Überprüfung der Jahresberichte einzubeziehen. (TZ 14.2)	X	
20	die Umsetzung von Empfehlungen aus (externen) Untersuchungen zu evaluieren und nachvollziehbar zu dokumentieren, etwa mittels Status Quo-Berichten. (TZ 15.2)	X	
21	den Rechtsbestand des „Rahmenvertrags“ zu prüfen. (TZ 15.2)	X	
22	vorhandene Evaluierungsergebnisse für die Strategieentwicklung sowie die Prüf- und Terminplanung behördlicher Überprüfungen zu nutzen. (TZ 15.2)	X	
23	sofern möglich das Unfallgeschehen an Eisenbahnkreuzungen in einer Gesamtübersicht darzustellen. Die Mindestinhalte dieser Gesamtübersicht wären mit den jeweiligen Nutzern:innen abzustimmen bzw. festzulegen. (TZ 16.2)	X	
24	die Gesamtübersicht den Unfall- und Wirkungsanalysen sowie der Festlegung und Bewertung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen zugrunde zu legen. (TZ 16.2)	X	
25	die Wirksamkeit umgesetzter Verkehrssicherheitsmaßnahmen an Eisenbahnkreuzungen vor allem in Bezug auf das Unfallgeschehen zu evaluieren bzw. nachzuweisen. Die Ergebnisse wären in die strategischen Entscheidungen einzubeziehen. (TZ 17.2)	X	
26	Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Sinne der Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen durch verminderte Unfallkosten zu bewerten. Diese Bewertung wäre in die strategischen Entscheidungen einzubeziehen. (TZ 18.2)	X	
27	alle maßgeblichen Risiken mit Eisenbahnkreuzungen zu erheben, in die Risikoanalysen aufzunehmen und im Risikomanagement zu berücksichtigen. Die vom BLRH identifizierten Risiken wären einzubeziehen. (TZ 20.2)	X	X

Nr.	Empfehlung	Land Burgenland	NSB
28	ihr Risikomanagement zeitnah den Erfordernissen anzupassen. Dieses wäre so zu konzipieren und zu dokumentieren, dass die Beurteilung der Funktionsfähigkeit des Risikomanagements durch den Abschlussprüfer bei der Jahresabschlussprüfung möglich ist. (TZ 20.2)		X
29	auf einen Ausweis der Kosten für Eisenbahnkreuzungen in den Kostenaufstellungen der Eisenbahnunternehmen hinzuwirken. Er sah dies insbesondere vor dem Hintergrund der Gesamtverkehrsstrategien, in denen sich das Land Burgenland unter anderem zu „Mehr Sicherheit an Eisenbahnkreuzungen“ bekannte. (TZ 11.2 und 22.2)	X	
30	aus Gründen der Transparenz, die geplanten Auszahlungen für die NSB, die Verkehrsinfrastruktur Burgenland GmbH sowie weitere Eisenbahnunternehmen transparent in den Landesvoranschlägen auszuweisen bzw. in den Erläuterungen zu den Landesvoranschlägen aufzuschlüsseln. (TZ 23.2)	X	
31	nur jene Beträge in seinen Landesvoranschlägen abzubilden, die zu einem Mittelabfluss führen könnten. (TZ 23.2)	X	
32	die auf Eisenbahnkreuzungen entfallenen Auszahlungsbeträge zu dokumentieren. Der BLRH erachtete dies insbesondere vor dem Hintergrund der Transparenz sowie als Nachweis der Umsetzung der Regierungsbeschlüsse und der Gesamtverkehrsstrategie als sinnvoll. (TZ 24.2)	X	
33	ein Zurückbehalten von Auszahlungen gemäß Vereinbarung nach dem MIP nachvollziehbar zu dokumentieren (TZ 24.2)	X	
34	alle Prüfungshandlungen sowie die Einhaltung des Vier-Augen-Prinzips nachvollziehbar zu dokumentieren. Der BLRH betrachtete das Vier-Augen-Prinzip als internes Kontrollinstrument, um das Risiko von Fehlern zu reduzieren sowie eine Qualitätsverbesserung zu bewirken. (TZ 25.2)	X	
35	die Instandhaltungskosten in Bezug auf Eisenbahnkreuzungen in den MIP darzustellen bzw. zu erläutern. (TZ 26.2)		X
36	das Erstellungsdatum auf den Jahresberichten anzugeben. (TZ 27.2)		X
37	aus Gründen der Transparenz, die in den Jahresberichten dargestellten Kosten für Eisenbahnkreuzungen nachvollziehbar darzustellen bzw. zu erläutern. (TZ 27.2)		X
38	aus Gründen der Rechtssicherheit schriftliche Kostentragungsübereinkommen vor Beauftragung bzw. Leistungserbringung abzuschließen bzw. zu unterfertigen. (TZ 28.2)		X
39	jede Rechnung inhaltlich und rechnerisch zu prüfen. Dabei sollte sichergestellt werden, dass die jeweilige Lieferung oder Leistung auch tatsächlich erbracht sowie die vereinbarten Konditionen eingehalten wurden. Die rechnerische Richtigkeit gab Auskunft darüber, ob der Rechnungsbetrag korrekt ausgewiesen war. (TZ 28.2)		X

Nr.	Empfehlung	Land Burgenland	NSB
40	auf den jeweiligen Kostenaufstellungen den Ersteller sowie das Datum der Erstellung anzuführen. Er erachtete dies insbesondere vor dem Hintergrund der Transparenz und Nachvollziehbarkeit als notwendig. (TZ 28.2)		X
41	die Kosten künftiger Er- und Inbetriebhaltungsmaßnahmen im Bereich der Eisenbahnkreuzungen zu erheben. In weiterer Folge sollte sie mögliche Vorschriften an die betreffenden Gemeinden prüfen. (TZ 28.2)		X
42	die Gesamtkosten für Eisenbahnkreuzungen sowie deren Auflassung transparent darzustellen. Dabei sollten alle Kosten, etwaige berücksichtigte Fördermittel sowie die Kostenteilung zwischen den Vertragspartnern unmissverständlich hervorgehen. (TZ 29.2)		X
43	die durchgeführten Maßnahmen bei Auflassung von Eisenbahnkreuzungen zu dokumentieren. (TZ 29.2)		X
44	alle Kosten für die Auflassung von Eisenbahnkreuzungen zu erheben und zu dokumentieren. (TZ 29.2)		X
45	die nicht verbrauchten Zweckzuschüsse für Investitionen der Gemeinden in Eisenbahnkreuzungen in seinen Rechnungsabschlüssen nachvollziehbar abzubilden und nicht dem laufenden Budget zuzuführen. (TZ 31.2)	X	

Abkürzungsverzeichnis

ABGB	Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch
Abs.	Absatz
Abt.	Abteilung
AG	Aktiengesellschaft
AT	Österreich
BGBL.	Bundesgesetzblatt
Bgld. LRHG	Burgenländisches Landes-Rechnungshof-Gesetz
Bgld.	Burgenländisch/e
BLRH	Burgenländischer Landes-Rechnungshof
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
B-PCGK	Bundes-Public Governance Kodex
bzw.	beziehungsweise
CMS	Compliance Management-System
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EisbG	Eisenbahngesetz 1957
EisbKrV	Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012
EK	Eisenbahnkreuzung
EU	Europäische Union
FSE	Fernmelde-, Sicherungs- und Elektroanlagen
GIP	Graphenintegrationsplattform
GIS	Geographisches Informationssystem
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
HU	Ungarn
idgF.	in der geltenden Fassung
IKS	Internes Kontrollsystem
IT	Informationstechnologie
KM	Kilometer

KM/h	Kilometer pro Stunden
LGBI.	Landesgesetzblatt
LVA	Landesvoranschlag
Mio.	Millionen
MIP	Mittelfristige Investitions- und Erhaltungspläne
NÖ	Niederösterreich
NSB	Neusiedler Seebahn GmbH
RA	Rechnungsabschluss
Raaberbahn	Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG
STMK	Steiermark
TZ	Textziffer
USt.	Umsatzsteuer
vgl.	vergleiche

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Haupt- und Nebenbahnstrecken 2020 bis 2024	26
Tabelle 2: Eisenbahnkreuzungen auf der NSB-Bahnstrecke 2020 bis 2024	31
Tabelle 3: Besichtigte Eisenbahnkreuzungen	32
Tabelle 4: Überprüfungs- und Ausführungsfristen gemäß EisbKrV	41
Tabelle 5: Behördlich überprüfte Eisenbahnkreuzungen 2020 bis 2024	43
Tabelle 6: Unterlagenabgleich Mängelmeldungen	50
Tabelle 7: Geschätzte Investitionskosten 2014 bis 2029	54
Tabelle 8: Eisenbahnkreuzungen 2013	54
Tabelle 9: Eisenbahnkreuzungen auf vier Nebenbahnstrecken 2013/2024	55
Tabelle 10: Unfalldaten	58
Tabelle 11: Sicherung der Eisenbahnkreuzungen mit Unfällen	61
Tabelle 12: Veröffentlichte Unfallkosten 2021	63
Tabelle 13: Unfallkosten 2020 bis 2023, Preisbasis 2021	64
Tabelle 14: Risikofaktoren bei Eisenbahnkreuzungen	65
Tabelle 15: Identifizierte Risiken an Eisenbahnkreuzungen	66
Tabelle 16: Rechtliche Grundlagen	68
Tabelle 17: Regierungsbeschlüsse zur Förderung von Eisenbahnunternehmen	69
Tabelle 18: Landesvoranschlag Burgenland 2020 bis 2024	71
Tabelle 19: Auszahlungen für Eisenbahnunternehmen 2020 bis 2024	73
Tabelle 20: Plankosten NSB gemäß MIP 2020 bis 2024	77
Tabelle 21: Investitionskosten NSB 2020 bis 2023	78
Tabelle 22: Instandhaltungskosten NSB 2020 bis 2023	79
Tabelle 23: Kostenbeiträge Gemeinden	81
Tabelle 24: Verteilung Zweckzuschüsse - Bundesländeranteil	89
Tabelle 25: Zweckzuschüsse an Gemeinden 2020 bis 2024	91

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Sicherungsarten von Eisenbahnkreuzungen	18
Abbildung 2: Verlauf der NSB-Bahnstrecke	23
Abbildung 3: Verlauf der Haupt- und Nebenbahnstrecken	27
Abbildung 4: Eisenbahnkreuzungen auf Neben- und Anschlussbahnstrecken	29
Abbildung 5: Unfälle an Eisenbahnkreuzungen im Burgenland 2020 bis 2023	60
Abbildung 6: Eisenbahnkreuzung, Bahn-Kilometer 99,250	86

Anlagen

Anlage 1: Kenndaten der NSB

Neusiedler Seebahn GmbH	
Gründung:	Ersteintragung im Firmenbuch am 29.06.2010
Rechtsform, Sitz:	Gesellschaft mit beschränkter Haftung 7041 Wulkaprodersdorf
Unternehmensgegenstand:	Errichtung und Betrieb von Eisenbahnen
Grund-/Stammkapital:	400.000 Euro
Gesellschafter:	Verkehrsinfrastruktur Burgenland GmbH (Anteil: 50,19 %) Republik Österreich c/o Bundesministerium für Klimaschutz Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (Anteil: 49,81 %)
Geschäftsführung:	Dipl.-Ing. Arnold Schweifer (03.06.2014 bis 13.06.2024) Mag. Dr. Gernot Grimm 23.03.2018 bis 04.08.2023) DI Robert Liskounig (seit 04.08.2023) Mag. Georg Michael Funovits (seit 13.06.2024)
Aufsichtsrat:	Mag.^a Monika Dax Vorsitz (seit 11.11.2016) Rudolf Chrudina Stellvertretung Vorsitz (11.11.2016 - 25.03.2021) Mag. ^a Cornelia Lichtenberger (Mitglied 17.07.2015 - 20.03.2024) DI Dr. Dietrich Wertz (Mitglied 07.07.2018 - 25.03.2021) Mag. Gotthard Steininger (Mitglied seit 23.06.2012) Sabine Halbarth, BA (Mitglied seit 10.11.2017) DI Kathrin Renz, BA (Mitglied 25.03.2021 - 09.11.2024) Mag.^a Hanna Merking, MA (Mitglied seit 25.03.2021) Mag. Dr. Gernot Grimm (Mitglied seit 20.03.2024) Mag.^a Sarah Holzer (Mitglied seit 09.11.2024)

Quelle: NSB, Firmenbuch (Abfrage: Jänner 2025); Darstellung: BLRH

Eisenstadt, im Juli 2025

Der Landes-Rechnungshofdirektor

Mag. Dr. jur. René Wenk, MBA eh.