



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0027-I/PR3/2016
DVR:0000175

Wien, am 18. Juli 2016

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Willi, Freundinnen und Freunde haben am 18. Mai 2016 unter der **Nr. 9289/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend akute Sicherheitsgefährdung durch Schienengüterverkehr im Ortskern von Guntramsdorf NÖ gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 13, 16a bis 16f, 17b und 18:

- *Welche Sicherheitskriterien müssen erfüllt sein, damit auf innerörtlichen Personenverkehrsstrecken wie in Guntramsdorf auch Güterverkehr fahren kann?*
- *Was unterscheidet die Abschnitte Wien Oper-Schedifkaplatz und Leesdorf-Baden Josefsplatz der WLB-Strecke, die als Straßenbahninfrastruktur fungieren, materiell vom Abschnitt in der Guntramsdorfer Feldgasse?*
- *Wie ist sachlich erklärbar, dass in den beiden "offiziellen" Straßenbahnabschnitten der WLB-Strecke das StVO-Regelwerk Vorrang hat und folglich der Schienenverkehr u.a. nicht den sonstigen Verkehr behindern darf, während auf dem Abschnitt in der Guntramsdorfer Feldgasse andere Regeln gelten und z.B. der sonstige Verkehr täglich behindert wird, obwohl für alle drei Abschnitte gleichermaßen die Einhaltung der straßen- und baupolizeilichen Vorschriften Vorbedingung für die Konzessionserteilung waren?*

- Welche Behörde/n hat/haben zu verantworten, dass der Umbau der WLB Schienenstrecke in der Guntramsdorfer Feldgasse auf erhöhte Achslast 2007 offensichtlich ohne die nötige(n) Genehmigung(en) erfolgen konnte?
- War die Eisenbahnsicherheitsbehörde im BMVIT vom offenkundig erschütterungsbedingtem und daher mit dem Schienengüterverkehr kausal in Verbindung stehenden Gasaustritt in der Guntramsdorfer Feldgasse im Mai 2013 informiert? Wenn ja, seit wann und durch wen?
- Welche Maßnahmen wurden im Zusammenhang mit diesem gefährlichen Zwischenfall gesetzt bzw. bei welchen anderen Stellen veranlasst?
- War die Eisenbahnsicherheitsbehörde im BMVIT vom offenkundig erschütterungsbedingtem und daher mit dem Schienengüterverkehr kausal in Verbindung stehenden Gasaustritt in der Guntramsdorfer Feldgasse im April 2016 informiert? Wenn ja, seit wann und durch wen? Wenn nein warum nicht?
- Welche Maßnahmen wurden im Zusammenhang mit diesem gefährlichen Zwischenfall gesetzt bzw. bei welchen anderen Stellen veranlasst?
- Falls noch keine Maßnahmen gesetzt wurden: Warum nicht, und wann wird dies nachgeholt?
- War die Eisenbahnsicherheitsbehörde im BMVIT davon informiert, dass in der Guntramsdorfer Feldgasse Funkenflug bei bestimmten Manövern im Fahrbetrieb mit Güterzügen auftritt? Wenn ja, seit wann und durch wen? Wenn nein warum nicht?
- Teilen Sie die Einschätzung, dass es sich bei durch den Eisenbahnverkehr und seine Erschütterungen verursachten Gasaustritten in einer engen, von Wohnbebauung gesäumten Ortsstraße, in der zugleich bei Anfahrvorgängen von Eisenbahnzügen Funkenflug stattfindet, um "Gefahr im Verzug" handelt? Wenn nein warum nicht?
- Teilen Sie die Einschätzung, dass es sich bei durch den Eisenbahnverkehr und seine Erschütterungen verursachten Gasaustritten in einer engen von Wohnbebauung gesäumten Ortsstraße, in der bei Anfahrvorgängen von Eisenbahnzügen Funkenflug stattfindet, um einen den Vorgaben des EibG, namentlich § 18 Abs. 1, § 19 Abs. 2 und § 43, widersprechenden Zustand handelt? Wenn nein warum nicht?
- Wie ist erklärbar, dass in den SNNB der WLB keine Hinweise auf die in mehrererlei Hinsicht speziellen Gegebenheiten in der Guntramsdorfer Feldgasse auftauchen, im Gegensatz zu gesonderter Darstellung des Wiener und des Badener innerörtlichen Abschnitts der WLB-Strecke?
- Wer ist aufsichtsbehördlich dafür zuständig, dass die SNNB eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens korrekt und nachvollziehbar sind?
- Welche aufsichtsbehördlichen Schritte routinemäßiger oder sonstiger (zB stichprobenartiger) Natur zur Überprüfung von SNNB von EVUs sind auf Basis welcher konkreter gesetzlicher Vorgaben Usus?
- Es bestehen vorliegenden Informationen zufolge (siehe auch Anfragebegründung oben) im Hinblick auf die Situation in der Guntramsdorfer Feldgasse gewichtige Zweifel an der Vollständigkeit und Wirksamkeit der Sicherheitsüberprüfungen gemäß § 19a EibG bzw. des Sicherheitsmanagementsystems gemäß § 39ff EibG.

- a) *Sind Ihnen diese Missstände bekannt?*
 - b) *Wenn ja, seit wann und was haben Sie wann konkret dagegen unternommen bzw. veranlasst?*
 - c) *Wenn nein, wie ist es möglich, dass Missstände wie die offenbar jahrelange Nichtvornahme von Überprüfungen in besonders sicherheitsrelevanten Abschnitten wie der Guntramsdorfer Feldgasse ebenso jahrelang unbemerkt bleiben und daher unverändert andauern können?*
 - d) *Wie ist insbesondere möglich, dass bei der erneuten Zertifizierung der Eisenbahnsicherheit gemäß § 39ff EisbG im Jänner 2013 keinerlei entsprechenden Probleme oder Handlungsbedarf identifiziert wurden?*
 - e) *Wer war seit 2008 und wer ist derzeit mit dem Sicherheitsmanagement iSv § 39ff EisbG des betreffenden Eisenbahnunternehmens betraut?*
 - f) *Bei welchen weiteren Sicherheitsmanagements österreichischer Eisenbahnunternehmen ist das derzeit bei der WLB betraute Unternehmen in welcher Rolle involviert?*
- *Welche Schritte haben b) seitens der Eisenbahnsicherheitsbehörde zu erfolgen, wenn bei einer für das Sicherheitsmanagementsystem Eisenbahnsicherheit akkreditierten Einrichtung Mängel - womöglich unmittelbar sicherheitsrelevanter Art - in der Ausführung der vorgeschriebenen Tätigkeiten, z.B. der jährlichen Überwachungsaudits zur Aufrechterhaltung des Sicherheitsmanagementsystems, offenkundig werden?*
- *Halten Sie die gegenwärtige Absicherung der Kreuzungen, damit zugleich Eisenbahnkreuzungen, im Verlauf der Guntramsdorfer Feldgasse für im Einklang mit a) der aktuellen, b) der zuvor gültigen Eisenbahnkreuzungsverordnung stehend? Wenn ja, mit welcher konkreten Begründung? Wenn nein, warum nicht und welche Änderungen sind durch wen bis wann zu erwarten?*

Ich darf darauf hinweisen, dass die gegenständlichen Angelegenheiten der Nebenbahnen nicht in die Zuständigkeit des bmvit fallen. Vielmehr ist gemäß § 12 Abs. 2 EisbG der Landeshauptmann für alle Angelegenheiten der Nebenbahnen einschließlich des Verkehrs auf nicht vernetzten Nebenbahnen als Behörde zuständig.

Ergänzend dazu möchte ich anmerken, dass die in der Anfrage geschilderten Vorfälle von Anrainern teilweise per E-Mail sowohl der Obersten Eisenbahnbehörde als auch parallel dem zuständigen Landeshauptmann gemeldet wurden. Durch den Landeshauptmann wurden bislang jeweils entsprechende Maßnahmen eingeleitet (z.B. wurden im Anschluss an die Meldung von Erschütterungen im Mai 2013 Messungen in Guntramsdorf durch den geologischen Dienst der Baudirektion des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung durchgeführt), sodass für ein

Einschreiten des sachlich unzuständigen Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie kein Anlass gegeben war.

Zu den Fragen 14 und 15:

- *Wer ist aufsichtsbehördlich dafür zuständig, dass die SNNB eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens korrekt und nachvollziehbar sind?*
- *Welche aufsichtsbehördlichen Schritte routinemäßiger oder sonstiger (z.B. stichprobenartiger) Natur zur Überprüfung von SNNB von EVUs sind auf Basis welcher konkreter gesetzlicher Vorgaben Usus?*

Diese Angelegenheit fällt in den Zuständigkeitsbereich der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH als Zuweisungsstelle gemäß § 62 Abs. 1 Z 2 EisbG.

Die SNNB sind nach § 59 Abs. 7 und 8 von der Zuweisungsstelle der Schienen-Control-Kommission vorzulegen. Die Schienen-Control-Kommission hat die Konformität der SNNB mit dem EisbG nach § 74 Abs. 1 Z 5-8 zu überprüfen und diese gegebenenfalls für unwirksam zu erklären. Gegen die Bescheide der Schienen-Control-Kommission kann Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht erhoben werden. Nach § 164 EisbG sind Verstöße gegen die Bestimmungen des EisbG in den SNNB eine Verwaltungsübertretung, die von der Schienen-Control-Kommission mit einer Geldstrafe von bis zu 7.000,-- Euro bestraft werden kann.

Zu den Fragen 16g-16h und 17a:

- *g) Welche sicherheitsbehördlichen/aufsichtsbehördlichen Kontrollen finden betreffend der Tätigkeit von nach § 39ff EisbG mit Sicherheitsmanagement-Aufgaben beauftragten Unternehmen statt, wie oft finden diese statt und von welchen Stellen werden diese konkret vorgenommen?*
- *h) Welche sicherheitsbehördlichen/aufsichtsbehördlichen Kontrollen fanden seit 2008 konkret betreffend der Tätigkeit des nach § 39ff EisbG mit Sicherheitsmanagement-Aufgaben bei der WLB beauftragten Unternehmen wann und durch wen statt?*
- *Welche Schritte haben a) seitens der nationalen Akkreditierungsbehörde, zu erfolgen, wenn bei einer für das Sicherheitsmanagementsystem Eisenbahnsicherheit akkreditierten Einrichtung Mängel - womöglich unmittelbar sicherheitsrelevanter Art - in der Ausführung der vorgeschriebenen Tätigkeiten, z.B. der jährlichen Überwachungsaudits zur Aufrechterhaltung des Sicherheitsmanagementsystems, offenkundig werden?*

Das Sicherheitsmanagementsystem eines Eisenbahnunternehmens wird von einer akkreditierten Konformationsbewertungsstelle überprüft und zertifiziert. Die Akkreditierung wird von der „Akkreditierung Austria“, angesiedelt im Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft, vorgenommen. Es darf daher an dieser Stelle auf das BMWFW bzw. die dort angesiedelte Akkreditierungsstelle verwiesen werden.

Mag. Jörg Leichtfried

