



**XXIV. GP.-NR
11468 /AB
13. Juli 2012**

DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag. a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

zu 11640 /J

GZ. BMVIT-10.000/0024-I/PR3/2012
DVR:0000175

Wien, am 28. Juni 2012

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Dipl.-Ing. Deimek und weitere Abgeordnete haben am 15. Mai 2012 unter der Nr. 11640/J an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend regelmäßige Kontrolle der Eisenbahn-Infrastruktur gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1, 2 und 4:

- Wie häufig wird die Infrastruktur der österreichischen Eisenbahn(anlagen), insbesondere Brücken, Lärmschutzwände und Tunnel routinemäßig auf deren baulichen Zustand und mögliche Beschädigungen überprüft?
- Wer führt diese Überprüfungen durch?
- In welchen Fällen, z.B. nach Unwettern, Hochwasser, Unfälle anderer Verkehrsteilnehmer werden diese Überprüfungen zusätzlich durchgeführt?

Von Gesetzes wegen haben alle Eisenbahnunternehmen generell die Pflicht zur Instandhaltung ihrer Eisenbahnen einschließlich der Eisenbahnanlagen nach Maßgabe der Sicherheit und Ordnung. Im Verordnungswege wurden allgemeine Maßstäbe für die Erfüllung der Instandhaltungspflicht für die Infrastruktur vorgegeben. Für den Bereich der Haupt- und Nebenbahnen ist vorgeschrieben, dass die Betriebsanlagen planmäßig auf ihre ordnungsgemäße Beschaffenheit wiederkehrend zu prüfen sind, wobei sich Art, Umfang und Häufigkeit der wiederkehrenden Prüfung nach dem Zustand und der Belastung der Betriebsanlagen sowie nach der zugelassenen Geschwindigkeit zu richten haben. Über diese wiederkehrenden Prüfungen sind Aufzeichnungen zu führen. Vorgeschrieben ist auch, dass über die regelmäßigen Inspektionen

hinaus die Betriebsanlagen nach schweren Unfällen, bei denen Teile beschädigt worden sind, die die Betriebssicherheit beeinträchtigen können, einer gesonderten Inspektion zu unterziehen sind. Die näheren Vorgaben für die Fristen, die Anforderungen und Prüfbefugten sowie die Dokumentation werden in Vorschriften des jeweiligen Eisenbahnunternehmens festgelegt.

Während also die Verantwortung für den Betrieb samt der Instandhaltung der Infrastruktur primär der Ebene der jeweiligen Eisenbahnunternehmen und ihrer qualifizierten Organe zugeordnet ist, unterliegen diese Unternehmen aber von Gesetzes wegen auch einer gesamthaften externen Aufsicht. Dazu sind Zeitperioden von jeweils fünf Jahren vorgegeben. So benötigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, welche Hauptbahnen und vernetzte Nebenbahnen betreiben, und das sind die ÖBB-Infrastruktur AG und einige Privatbahnunternehmen, zunächst den Nachweis eines Sicherheitsmanagementsystems für das Unternehmen. Dieses Sicherheitsmanagementsystem wird periodisch von einer akkreditierten Stelle überprüft. Darüber hinaus benötigt jedes Eisenbahninfrastrukturunternehmen auch eine Sicherheitsgenehmigung durch die Eisenbahnbehörde. Dabei müssen die Nachweise erbracht werden, dass die nötigen Vorkehrungen zur Sicherheit und Ordnung der jeweiligen Eisenbahnen getroffen wurden, welche auch den Nachweis für die Instandhaltungsprozesse und die Instandhaltungsbücher des jeweiligen Unternehmens mit einschließen. Andere Eisenbahnunternehmen, die über kein Sicherheitsmanagementsystem verfügen, müssen ihre Eisenbahnen einschließlich der Eisenbahnanlagen übrigens auch in periodischen Zeiträumen von fünf Jahren wiederkehrend überprüfen lassen, wozu ein eigener Kreis befugter Stellen und Fachleute festgelegt ist.

Zu den Fragen 3, 5 bis 7:

- *Welche finanziellen Mittel stehen pro Jahr für die Überprüfungsmaßnahmen zu Verfügung und wer kommt dafür auf?*
- *Wie häufig wurden jeweils in den letzten 5 Jahren Schädigungen an den Infrastrukturen festgestellt?*
- *Wie häufig wurden jeweils in den letzten 5 Jahren Überprüfungen nach Unfällen, bei denen es zu einer möglichen Beschädigung der Infrastruktureinrichtungen kam, durchgeführt?*
- *Welche Bahnabschnitte mussten jeweils in den letzten 5 Jahren aufgrund von festgestellten Beschädigungen unterschiedlicher Ursache (zumindest teilweise) gesperrt werden?*

Diese Fragepunkte nach den konkreten operativen Maßnahmen fallen nicht in die Vollziehung des bmvit, sondern in den Verantwortungsbereich des jeweiligen Eisenbahnunternehmens.

