



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

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

XXIV. GP.-NR

12996 IAB

05. Feb. 2013

zu 13223 J

GZ. BMVIT-10.000/0046-I/PR3/2012
DVR:0000175

Wien, am 31. Jänner 2013

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr.ⁱⁿ Moser, Freundinnen und Freunde haben am 5. Dezember 2012 unter der **Nr. 13223/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Einreiseverbot für Güterwagen – ÖBB als Sündenbock für Versäumnisse der Eisenbahnaufsicht? gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Die Vorgaben zur Instandhaltung und das Instandhaltungssystem bei den Eisenbahnunternehmen werden in zunehmendem Maße auf der Ebene der EU harmonisiert, um gemeinsame Sicherheitsstandards sicherzustellen. Die Regelungen zur Instandhaltung nach dem österreichischen Eisenbahngesetz und den Verordnungen gehen von diesem System aus. Jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen hat der Behörde ein zertifiziertes Sicherheitsmanagementsystem und die Vorkehrungen nachzuweisen, um eine Sicherheitsbescheinigung zu erhalten. Diese umfassen auch die Verfahren samt Vorschriften für die periodisch nötigen Untersuchungen. Zusätzlich wird aufgrund einer neuen EU-Vorgabe neuerdings auch eine eigene Zertifizierung des Instandhaltungssystems für Güterwagen verlangt.

Zu den Fragen 1 und 4:

- *Weshalb wurden in der österreichischen Eisenbahnbau- und –betriebsverordnung (EisBBV) keine verbindlichen Fristen zur Untersuchung von Eisenbahnfahrzeugen festgelegt, obwohl in der als Vorbild zitierten deutschen Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) selbstverständlich verbindliche Fristen vorgesehen sind?*
- *Sind legislative Maßnahmen (zB: Änderung der EisBBV) beabsichtigt, um dieses gegenüber den deutschen Standards gegebene Sicherheitsdefizit zu beheben – oder erachten Sie die derzeitige Rechtslage mit einer „Selbstfestlegung“ der Untersuchungsfristen durch die Eisenbahnunternehmen für tragbar und ausreichend?*

Die Eisenbahnbau- und –betriebsverordnung (EisBBV) wurde auf Grund des Eisenbahngesetzes (EisbG) erlassen und steht im Zusammenhang der in Österreich geltenden Vorschriften. Daher kann die deutsche EBO nicht zum direkten Vergleich herangezogen werden, auch wenn sie für die österreichische EisBBV als Vorbild hinsichtlich des Aufbaus und der Struktur diene.

Die Fristen für die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen, wie sie im Begutachtungsentwurf zur EisBBV zunächst vorgesehen waren, wurden aufgrund der Ergebnisse des Begutachtungsverfahrens letztlich für nicht erforderlich erachtet. Dabei waren systematische Bedenken gegen eine solche Verordnungsregelung aufgetreten, im Hinblick auf die in anderen Vorschriften enthaltenen Regelungen. Legislative Maßnahmen zur Anpassung dieser Struktur samt den in der EisBBV enthaltenen Bestimmungen über die Instandhaltung werden zur Zeit überprüft.

Die Bemühungen und Arbeiten des BMVIT zur Weiterentwicklung des Systems der Verordnungsregelungen im Interesse der Eisenbahnsicherheit laufen aber weiter. Dabei wird auch an einer Novellierung zur inhaltlichen Erweiterung der EisBBV gearbeitet; der Entwurf hierzu wurde bereits begutachtet und wird fertiggestellt. Zu Beginn dieses Jahres bereits erlassen wurde die neue Eisenbahn-Eignungs- und Prüfungsverordnung (EisbEPV), welche die Eignung, Ausbildung, Prüfung, Weiterbildung und praktische Ausübung bei qualifizierten Tätigkeiten von Eisenbahnbediensteten regelt.

Zu den Fragen 2 und 3

- *Hat Ihr Kabinett diese Passage - § 26 der Verordnung – a) so vorgeschlagen, b) so unkommentiert passieren lassen, c) in diese Richtung gegenüber dem Beamten-/Expertenentwurf abgeändert bzw. abändern lassen?*



- *Falls der letztlich umgesetzte Entwurf für diese konkrete Passage der EisbBBV nicht aus dem BMVIT stammen sollte – woher stammte er sonst?*

Der Entwurf zur EisbBBV wurde von meinem Ressort erarbeitet und einer allgemeinen Begutachtung unterzogen. Die Verordnung trat nach ihrer Erlassung mit 1.1. 2009 in Kraft.

Zu den Fragen 5, 6, 8, 10 und 11:

- *Falls Sie die derzeitige Rechtslage mit einer „Selbstfestlegung“ der Untersuchungsfristen durch die Eisenbahnunternehmen für tragbar und ausreichend halten sollten: Wie begründen Sie dies nach dem durch offenbar unbemerkt gebliebene Wartungsmängel ausgelösten Unfall von Brixen/Südtirol?*
- *Die „Selbstfestlegung“ der Untersuchungsfristen gilt für alle Eisenbahnfahrzeuge und daher auch für Personenwagen im Nah- und Fernverkehr – halten Sie die derzeitige Rechtslage mit einer Selbstfestlegung“ der Untersuchungsfristen durch die Eisenbahnunternehmen auch die Personenwagen für tragbar und ausreichend?*
- *Haben Sie seit den Ereignissen von Brixen besondere Überprüfungen durch die Eisenbahnsicherheitsbehörde veranlasst? Oder erachten Sie die derzeitigen Prüfintervalle der Eisenbahnsicherheitsbehörde für ausreichend?*
- *Wann wurden die Untersuchungsfristen für Eisenbahnwagen bei der Rail Cargo Austria zuletzt von der Eisenbahnsicherheitsbehörde überprüft? Welches Ergebnis hat diese Überprüfung konkret erbracht?*
- *Sind im österreichischen Schienennetz auch die offenbar im Raum Ostrumänien-Ukraine gewarteten Güterwagen der Rail Cargo Hungaria unterwegs? Wenn ja, wann wurden deren Untersuchungsfristen für Eisenbahnwagen zuletzt von der Eisenbahnsicherheitsbehörde konkret überprüft und wie stellen sich diese Fristen dar?*

Die Auswertung der Untersuchungen des zitierten Unfalls in Brixen/Südtirol ist derzeit noch nicht abgeschlossen, ein Abschlussbericht mit Sicherheitsempfehlungen liegt noch nicht vor. Zum jetzigen Zeitpunkt kann daher noch nicht angegeben werden, ob die Vorgaben zu den Untersuchungen betroffen sein werden und allenfalls ein Handlungsbedarf hinsichtlich der Festlegung von Untersuchungsfristen besteht, und ob allenfalls ein Handlungsbedarf zu weiteren Überprüfungen besteht.

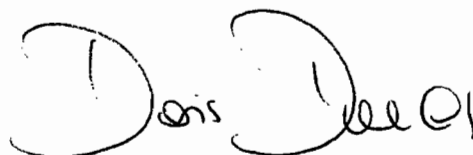
Zu den Fragen 7 und 9:

- *Das BMVIT ist auch Aufsichtsbehörde für Eisenbahnverkehrsunternehmen.*
 - a) *Werden die von den Unternehmen festgelegten Untersuchungsfristen regelmäßig überprüft?*
 - b) *Wie viele diesbezügliche Überprüfungen hat die Eisenbahnsicherheitsbehörde seit 1. Jänner 2009 (Erlassung der EisbBBV) konkret durchgeführt?*
 - c) *Welche Ergebnisse haben diese Überprüfungen konkret erbracht?*

- d) *Welche unternehmensintern festgelegten Untersuchungsfristen wurden festgestellt?*
- *In wie vielen Fällen hat die Eisenbahnsicherheitsbehörde seit 1. Jänner 2009 (Erlassung der EisbBBV) eingegriffen, um nicht ausreichende Untersuchungsvorgaben von Eisenbahnverkehrsunternehmen zu korrigieren? Welche Ergebnisse wurden dadurch konkret erzielt?*

Im Rahmen des einleitend dargestellten Systems zur Instandhaltung sind bei der Festlegung der Untersuchungszeiträume für die Schienenfahrzeuge nicht nur die grundlegenden Vorgaben von der internationalen Regelungsebene zu beachten, sondern im Konkreten auch die Vorgaben aus der erstmaligen Zulassung, wie sie im technischen Dossier festgehalten sind. Die Vorgaben einzuhalten fällt in erster Linie in die Verantwortung der Eisenbahnverkehrsunternehmen und ihres Sicherheitsmanagementsystems.

Sie werden aber extern beaufsichtigt. Das Sicherheitsmanagementsystem jedes Eisenbahnverkehrsunternehmens einschließlich des Instandhaltungssystems und neuerdings zusätzlich das Instandhaltungssystem für Güterwagen werden von der jeweils zertifizierenden Stelle überprüft. Die Anforderungen zur Sicherheitsbescheinigung werden vom bmvit als Behörde überprüft. Die Verfahrensweise bei der Behörde schließt Vorweginformationen und wenn nötig Erörterungen mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen über die Anforderung ein, und im Rahmen der Verfahren erfolgen auch stichprobenartige Prüfungen vor Ort. Diese Vorgangsweise hat dazu beigetragen, dass es in den bisherigen Verfahren gelang, die Sicherheitsbescheinigungen den gesetzlichen Anforderungen gemäß auszustellen.

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Doris Bures' followed by a stylized symbol or initials.