

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0025-I/PR3/2015
DVR:0000175

Wien, am 20. Juli 2015

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Dipl.-Ing. Deimek und weitere Abgeordnete haben am 20. Mai 2015 unter der **Nr. 5023/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Investitionen in die Erhaltung und Sanierung von Regionalbahnen in Kärnten gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie hat sich der Zustand der jeweiligen Regionalbahnen in Kärnten in den vergangenen zehn Jahren nach objektivierbaren Parametern entwickelt?*

Für die Ergänzungsstrecken gibt es keine fahrplanrelevanten Einschränkungen. Die Anlagen befinden sich in einem sicheren Zustand und werden entsprechend den gesetzlichen Vorschriften laufend inspiziert und gewartet.

Zu Frage 2:

- *Welche Summen wurden – nach Bahnen aufgeschlüsselt - jeweils in den letzten zehn Jahren in die Erhaltung und Sanierung von Regionalbahnen in Kärnten investiert?*

In den letzten 10 Jahren wurden pro Jahr durchschnittlich 14,2 Millionen Euro in die Erhaltung und Sanierung investiert.

Zu Frage 3:

- *In welchen Abständen werden das Schienennetz und die Setzung von Regionalbahnen hinsichtlich der Gewährleistung sicheren Betriebes überprüft?*

Die Eisenbahnunternehmen haben gemäß § 19 Abs. 1 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) in ihrer Unternehmensverantwortung die Verpflichtung, die Eisenbahn sowie die Betriebsmittel unter Berücksichtigung der Sicherheit und der Ordnung zu bauen, zu erhalten, und rechtskonform zu betreiben und haben diesbezüglich die notwendigen Vorkehrungen zu treffen.

Bei Haupt- und vernetzten (normalspurigen) Nebenbahnen sind der Eisenbahnbehörde im Rahmen der Sicherheitsgenehmigung jeweils alle fünf Jahre wiederkehrend

- die zu treffenden Vorkehrungen
- sowie das eingeführte Sicherheitsmanagementsystem (SMS) zur Kontrolle aller Risiken in Zusammenhang mit dem Bau, Betrieb und der Erhaltung einer Eisenbahninfrastruktur

nachzuweisen. In diesen Vorkehrungen ist auch die Instandhaltung darzustellen wie z.B: Beschreibung der Instandhaltungskonzepte.

Darüber hinaus besteht auch die Unternehmensverpflichtung zur Überprüfung der korrekten Anwendung und Effektivität ihres SMS unter Berücksichtigung der in einer EU-Verordnung aus dem Jahr 2012 vorgegebenen gemeinsamen Sicherheitsmethoden. Bei den sonstigen Eisenbahnunternehmen (wie z.B. für Schmalspurstrecken) ohne eigenes SMS sind durch entsprechend befugte Stellen jeweils alle fünf Jahre wiederkehrend die Eisenbahnanlagen und Betriebsmittel gemäß § 19a EisbG prüfen zu lassen.

In den Instandhaltungskonzepten der Eisenbahnunternehmen sind die entsprechenden Vorgaben insbesondere der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität des Teilsystems Infrastruktur (TSI INF), der Eisenbahnbau- und Betriebsverordnung (EisbBBV) und der Önorm EN 13848- 5 (Qualität der Gleisgeometrie, Geometrische Qualitätsstufen) zu berücksichtigen. Die

Instandhaltungspläne enthalten eine Reihe sicherheitsrelevanter Grenzwerte und zugehörige Prüffristen, bei deren Einhaltung ein sicherer Betrieb gewährleistet ist. Die konkreten Inspektionsfristen können je nach Anlagenart und für die jeweiligen Strecken bzw. –abschnitte unterschiedlich sein (idR abhängig von der zulässigen Geschwindigkeit)

Die Durchführung und Nachvollziehbarkeit der Überprüfungen ist durch entsprechende Aufzeichnungen über die Wartung und Instandhaltung zu dokumentieren, dies ermöglicht auch eine Kontrolle und Einsichtnahme in die Unterlagen. Im Rahmen eines eingerichteten SMS werden die entsprechenden Grundprozesse dafür auch einer Prüfung bei der Zertifizierung des SMS unterzogen.

Zu Frage 4:

- *Hat sich dieser Modus in der Vergangenheit als ausreichend erwiesen?*

Gemäß § 39d EisebG haben Eisenbahnunternehmen jährlich der Behörde einen Sicherheitsbericht vorzulegen der ua. Folgendes zu enthalten hat:

- die österreichischen und die gemeinsamen Sicherheitsindikatoren, soweit sie für das jeweilige Eisenbahnunternehmen von Belang sind;
- Angaben über Mängel und Störungen, die die Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder des Verkehrs auf der Eisenbahn beeinträchtigt haben.


Seitens der vorgelegten Sicherheitsberichte der Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind keine Häufungen von Mängeln und Störungen bei vernetzten Nebenbahnen bzw. bei den von der parlamentarischen Anfrage bezeichneten Bahnen erkennbar. Eine österreichweite Darstellung der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren findet sich im [„Jahresbericht der nationalen Sicherheitsbehörde für das Bezugsjahr 2013“](#).

Zu Frage 5:

- *Gibt es im Verkehrsdienstvertrag zwischen Kärnten und den Österreichischen Bundesbahnen eine Bestimmung entsprechend dem § 12 des Verkehrsdienstvertrages zwischen Oberösterreich und den ÖBB und wenn ja, wie lauten die Berichte der vergangenen zehn Jahre im Wortlaut?*

Die von Ihnen gestellte Frage betrifft nicht den Bereich der Bundesvollziehung. Im Übrigen gehe ich davon aus, dass Bestimmungen in Verkehrsdienstverträgen und darauf beruhende Berichte sich auf die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen erbrachten Verkehrsleistungen und nicht auf die Infrastruktur des Infrastrukturbetreibers beziehen.

Alois Stöger

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Datum	2015-07-20T17:10:47+02:00
	Seriennummer	1536119
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Signaturwert	w2FF/I0orrDCNM+xZI7woMoaCIBmFUL8xxCCfFnaWJbCmsRDaxjNlxj4DeLIL44iDE0Q+OseSp8hCZGfQ9iilRcV6qStYroXeT/7xtXawSaB0V4p+1HWqA5MtZ/U4RH4DSh4VvbAgSux+XniOfZPQAcWQNMhhCoDctjh7KW+YMcbl/QlkstD0t4ZoU5omR40cbis2qO6yXo96iile5kEtm7n0ITwXxB3u1JSeTxOJTCXvqlhRm6SO5Dfv67qNz8bCVLEMog0KYcR2RUQdHxJxslKwF7/n679VsSgOv4qScPuMdP9Cd8FzBBsRHkWrUYPXx+DNt7ETz4P45BxOv2TXaQ==	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	