

3674/AB XXI.GP

Eingelangt am: 24.05.2002

Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3703/J-NR/2002 betreffend Sicherheitsstandards bei Eisenbahnverkehrsunternehmen, die die Abgeordneten Eder und Genossinnen am 25.3.2002 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil

Zur Kritik am Deregulierungsgesetz möchte ich festhalten, dass diese Änderung des Eisenbahngesetzes von Abgeordneten des Parlamentes als Initiativantrag und nicht vom bmvit "über die Hintertür" eingebracht wurde.

Im Gegensatz zu der von den Anfrageteilern aufgestellten Behauptung kann das bmvit die Abgabe der Kompetenzen für Anschluss-, Neben-, U- und Strassenbahnen an die Länder bzw. die Bezirksverwaltungsbehörden dazu verwenden, sich mit den vorhandenen Personalressourcen auf die Hauptbahnen, d.s. jene Bahnen, die im TERFN-Netz enthalten sind und damit dem offenen Netzzugang unterliegen, zu konzentrieren und die von den Anfragstellern verlangten Sicherheitsauflagen, einheitlichen Vorschriften und rechtlichen Rahmenbedingungen zu implementieren.

Mit der Inanspruchnahme der Verkehrskonzession und dem Befahren der Infrastruktur Dritter ergibt sich eine quantitative wie auch qualitative "Erweiterung" gegenüber dem bisherigen, auf einen bestimmten Streckenbereich abgestellten Konzessionsumfang und damit auch eine erforderliche Anpassung des derzeit bestehenden, auf das integrierte Eisenbahnunternehmen und dessen konkreten Konzessionsbereich abgestellte Vorschriftenwesen.

§ 21 Abs. 3 EisbG 1957: "Das Eisenbahnunternehmen hat jeweils im Rahmen bestehender Rechtsvorschriften das Verhalten einschließlich der Ausbildung des Personal, das Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs ausführt, durch allgemeine Anordnungen im Interesse der Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs zu regeln. Diese Anordnungen bedürfen der Genehmigung der Behörde."

Eine "Besonderheit" gegenüber einem integrierten Eisenbahnunternehmen mit einem eigenen Streckennetz ergibt sich auch dadurch, dass mit einer Zugangsberechtigung zur

Schieneinfrastruktur Dritter auch entsprechende Vorgaben des Eisenbahninfrastrukturunternehmens betreffend Einhaltung der für die jeweiligen befahrenen Strecken einzuhaltenden Verkehrsregeln (siehe ua. § 61 EisbG 1957) verbunden sind.

Dies bezieht sich insbesondere auf das Erfordernis der eindeutigen Regelungen und die Genehmigung von "Grundsatzvorschriften", wie für die Zuständigkeitsregelung des Betriebsleiters, das Verhalten bzw. die Ausbildung des Personals, Tauglichkeitsvoraussetzungen, (Anzeige-, Melde-) Pflichten gegenüber der Behörde oder Regelung der innerbetrieblichen Abläufe; weiters auch Regelung der Übernahme der für das zu befahrende Netz (Schieneinfrastruktur) maßgeblichen, konkret anzuwendenden Vorschriften des Eisenbahninfrastrukturunternehmens - unabhängig von der jeweils konkret benutzten Schieneinfrastruktur.

Die Erstellung eines Mustertextes hinkünftiger Vorschriften erfolgte durch die Behörde und wird den Unternehmen nach der derzeit stattfindenden behördeninternen Abstimmung zur Verfügung gestellt werden.

Weiters sind derzeit nähere Bestimmungen auf Verordnungsebene in Begutachtung (Eisenbahnverordnung 2002) bzw. in weiterer Ausarbeitung, durch die die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs auch beim Betrieb von (mehreren) Eisenbahnverkehrsunternehmen auf fremder Infrastruktur gewährleistet wird.

Zur Absicherung der bestehenden Standards von Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit im Eisenbahnwesen ist am 1. Jänner 2000 die Eisenbahn-Arbeitnehmerinnenschutzverordnung (EisbAV) als Durchführungsverordnung zum Arbeitnehmerinnenschutzgesetz (ASchG) in Kraft getreten, in der die bisher nur in innerbetrieblichen Dienstvorschriften der österreichischen Eisenbahnunternehmen enthaltenen Schutzbestimmungen für Arbeitnehmer im Gefahrenraum der Gleise zusammengefasst und einheitlich geregelt wurden. Schwerpunkte dieser Regelung sind Schutzbestimmungen über die Gestaltung von Arbeitsplätzen sowie über die Durchführung von Arbeitsvorgängen und Bauarbeiten im Gefahrenraum von Gleisen. Damit ist gleichzeitig auch eine Angleichung an europäische Standards von Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit im Eisenbahnwesen durch einheitliche rechtliche Rahmenbedingungen erfolgt. Durch diese einheitlichen Rahmenbedingungen werden auch neu in den österreichischen Markt eintretende Eisenbahnunternehmen erfasst.

Fragen 1, 2 und 7:

Wie erfolgt der Erwerb und Erhalt der Streckenkenntnis von Triebfahrzeugführern (Tfzf) anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen als die der ÖBB?

Wie erfolgt eine laufende Kontrolle der Qualifikation von Tfzf und Zugbegleitern von anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU):

- a) Im Inland?
- b) Im Ausland

Wie passiert die Wiederezulassung nach längerer Dienstunterbrechung im Fahrdienst der Tfzf und Zugbegleiter?

Antwort:

In den Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen wird geregelt, was Eisenbahnverkehrsunternehmen beim Zugang zu fremder Infrastruktur beachten müssen. Es steht den Eisenbahninfrastrukturunternehmen frei, hiebei auch auf Regelwerke wie etwa auf Dienstvorschriften der österreichischen Bundesbahnen zu verweisen bzw. zugrundelegen.

Es gelten die "Richtlinien für die Ausbildung, die Prüfung, den Einsatz, das Verhalten, die Unterweisung sowie die Nachprüfung der Triebfahrzeugführer bei den österreichischen Eisenbahnunternehmen". Die Bestimmungen dieser Triebfahrzeugführer-Richtlinie gelten für alle im Netz der ÖBB eingesetzten Triebfahrzeuge.

Darin ist u.a. vorgesehen, dass Unterweisungen und Nachprüfungen in periodischen Abständen erfolgen. Nachprüfungen sind weiters auch nach einer länger als ein Jahr dauernden Abwesenheit vom Triebfahrzeugfahrdienst vorgesehen.

Weiters finden sich auch in den von der Eisenbahnbehörde genehmigten Dienstvorschriften der ÖBB V3 ("Betriebsvorschrift") oder der M 22 ("Dienst auf Triebfahrzeugen") Regelungen über die Verwendbarkeit, Strecken- und Ortskenntnis der Mitarbeiter des ausführenden Betriebsdienstes (Triebfahrzeugführer, Zugbegleiter,...).

Der Erwerb der Streckenkenntnis kann u.a. auch durch die Mitfahrt am Triebfahrzeug auf der betreffenden Strecke erworben werden.

Darüberhinaus werden für Zugbegleiter anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen die für die ÖBB-Mitarbeiter gültigen "Richtlinien über die Ausbildung, regelmäßigen Unterweisungen und periodischen Nachprüfungen von Mitarbeitern im ausführenden Betriebsdienst" in gleicher Form angewendet.

Frage 3:

Wo und wie werden diese persönlichen Daten gespeichert und wer hat Zugriff auf diese Daten?

Antwort:

Berechtigungen zum Führen von Triebfahrzeugen im Netz der ÖBB werden von den ÖBB datenmäßig erfasst und gespeichert. Zugriff haben die damit befassten Organisationseinheiten der ÖBB.

Nach Abschluss der Prüfung wird für jeden Triebfahrzeugführer gemäß der vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie genehmigten Richtlinie ein Prüfungszeugnis erstellt, worin u.a. die persönlichen Daten und der Umfang der Berechtigung enthalten sind.

Für bestimmte Verwendungen wie etwa die Triebfahrzeugführer gibt es darüberhinaus entsprechende, vom Eisenbahnunternehmen ausgestellte Berechtigungsausweise.

Frage 4:

Wie werden die Sprachkenntnisse geprüft?

Antwort:

Die für eine sichere und ordnungsgemäße Abwicklung bei der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen ausreichende Kenntnis der deutschen Sprache wird mit einer erfolgreichen Ablegung der Prüfung (Ergänzungsprüfung) und der im Rahmen des Prüfungsgesprächs bei der

Prüfungskommission erfolgte Kontrolle gemäß Triebfahrzeugführer-Verordnung als gegeben anzusehen sein.

Frage 5:

Wie werden Abweichungen vom Regelbetrieb zukünftig geregelt? (Bsp. Umleitungsverkehr)?

Antwort:

Alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, die den Verkehr auf dem Netz der ÖBB aufnehmen, werden laufend über lang- und mittelfristig geplante Bauarbeiten informiert. Erforderliche Maßnahmen (Umleitungsverkehr, Zugausfälle etc.) werden mit den betroffenen EVU abgestimmt und wie bisher mittels Fahrplananordnung durch die ÖBB organisiert.

Frage 6:

Auf welcher Grundlage anerkennt das BMVIT ausländische Prüfungszeugnisse?

Antwort:

Das bmvit anerkennt ausländische Prüfungszeugnisse auf Grund des § 26 der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999. Hierbei erfolgt die Prüfung, ob die Anforderungen zum Erlangen der ausländischen Befugnisse den Anforderungen der Triebfahrzeugführer-Verordnung inhaltlich gleichgehalten werden können.

Frage 8:

Wie erfolgt die psychische und physische Tauglichkeitsuntersuchung?

Antwort:

Gemäß Triebfahrzeugführerverordnung (TFVO) ist der Arbeitgeber für die psychische und physische Tauglichkeit verantwortlich. Der Arbeitgeber ÖBB überprüft dies anhand einer arbeitsmedizinischen bzw. eignungspsychologischen Untersuchung gemäß den ÖBB-relevanten Festlegungen.

Frage 9:

Welche Arbeitszeitregelung ist bei den EVU's (nicht nur ÖBB) bei grenzüberschreitendem Verkehr anzuwenden?

Antwort:

Bei Eisenbahnverkehrsunternehmen ist auch im grenzüberschreitenden Verkehr grundsätzlich das Arbeitszeitgesetz (AZG) anzuwenden, wobei in § 18 AZG für Arbeitnehmer in Betrieben des öffentlichen Verkehrs Sonderbestimmungen festgelegt werden. Für die österreichischen Bundesbahnen gelten darüberhinaus die Übergangsbestimmungen des Bundesbahngesetzes 1992.

Bei der Anwendung der Bestimmungen des AZG ist das Territorialitätsprinzip zu berücksichtigen, sodass diese Bestimmungen auf alle Arbeitnehmer sowohl von inländischen als auch von ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen anzuwenden sind, soweit diese in Österreich tätig sind.

Auf Grund des Territorialitätsprinzips ergibt sich, dass das AZG auf im Ausland gesetzte Sachverhalte grundsätzlich nicht anzuwenden ist. Nur wenn für ein in Österreich ansässiges Eisenbahnunternehmen teilweise im Ausland erbrachte Arbeitsleistungen in einem engen Zusammenhang mit den in Österreich erbrachten Arbeitsleistungen stehen, wie zum Beispiel beim grenzüberschreitenden Verkehr, gelten die arbeitszeitrechtlichen Vorschriften ausnahmsweise über das Bundesgebiet hinaus.

Frage 10:

Welche Behörde(n) überprüft diese Arbeitszeitregelungen beim grenzüberschreitendem Verkehr?

Antwort:

Für die Überwachung der Einhaltung der Arbeitszeitregelungen für die Arbeitnehmer der Eisenbahnverkehrsunternehmen ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Arbeitnehmerschutzbehörde zuständig.

Frage 11:

Wie überprüft diese Behörde diese Arbeitszeitregelungen?

Antwort:

Die Überprüfung der Arbeitszeitregelungen erfolgt durch Einsicht in die auf Grund des Arbeitszeitgesetzes zu führenden Aufzeichnungen.

Frage 12:

Wer ist für die Aufzeichnung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit verantwortlich?

Antwort:

Auf Grund des Arbeitszeitgesetzes haben die Eisenbahnverkehrsunternehmen als Arbeitgeber die zur Überwachung der Einhaltung der Arbeitszeitregelungen erforderlichen Aufzeichnungen zu führen.

Frage 13:

Wann ist damit zu rechnen, dass die Eisenbahnbehörde eine Eisenbahnverordnung erstellt und erlässt, die die Regelungsaufgaben konkret auflistet und vorschreibt?

- a) Wann wird die Verkehrsordnung erstellt und erlassen?
- b) Wann wird die Bauordnung erstellt und erlassen?
- c) Wann wird die Verordnung, die die Unternehmenspflichten eindeutig klarstellt, erstellt und erlassen?

Antwort:

Grundsätzlich wäre festzuhalten, dass im Eisenbahnbereich bislang ein System vorherrschte, wonach ein Eisenbahnunternehmen grundsätzlich nur auf eigener Infrastruktur Betrieb führte. Unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs war es daher nicht erforderlich, dass für alle Eisenbahnunternehmen die gleichen Regelungen gelten mussten. Es wurde daher-wie international üblich - als ausreichend angesehen, wenn die Eisenbahnunternehmen Vorschriften ausarbeiteten, die auf die besonderen Anlage- und Betriebsverhältnisse des Eisenbahnunternehmens Rücksicht nehmen konnten. Die Ausarbeitung derartiger Vorschriften wurde dabei stets durch das Zurverfügungstellen von

Fachwissen durch die Oberste Eisenbahnbehörde unterstützt, wobei im technischen Bereich die Ergebnisse der Ausarbeitungen auf EU-Ebene berücksichtigt werden sollen.

Die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 beschränken sich daher auf ein Mindestmaß und verwiesen bei den näheren Ausführungsbestimmungen hinsichtlich Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs auf die von den Eisenbahnunternehmen zu erstellenden und von der Behörde zu genehmigenden Vorschriften. Auf diese Weise war es den Eisenbahnunternehmen möglich, in den Vorschriften die Besonderheiten der jeweiligen Eisenbahn zu berücksichtigen.

Um den Zugang von Eisenbahnverkehrsunternehmen auf die Infrastruktur eines anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmens unter Beibehaltung des bestehenden Sicherheitsstandards zu erleichtern bzw. zu ermöglichen, erfolgt derzeit die Ausarbeitung von bundeseinheitlichen Vorschriften.

Als erster Schritt dieser Vereinheitlichung sollen daher Verordnungen geschaffen werden, die in Teilbereichen Bestimmungen schaffen, durch die für die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs auch beim Betrieb von (mehreren) Eisenbahnverkehrsunternehmen auf fremder Eisenbahninfrastruktur gewährleistet bleibt.

Der Entwurf einer Eisenbahnverordnung (erster Teil) betreffend allgemeine Anforderungen an Bau und Betrieb, allgemeine Pflichten des Eisenbahnunternehmens, Aufgaben des Betriebsleiters, Anforderungen an den Betriebsleiter und Betriebsbedienstete sowie bestimmte zur Betriebsabwicklung vorgesehene Signale wurde kürzlich (21. März 2002) zur Begutachtung versendet.

Weitergehende Bestimmungen auf Verordnungsebene wie z.B. weitere bauliche und betriebliche Anforderungen sind derzeit in Ausarbeitung.

Frage 14:

Wann ist mit einer klaren Kompetenzaufteilung für die bei der Überprüfung der Voraussetzungen bei der Vergabe der Eisenbahnkonzessionen und der Sicherheitsbescheinigung zu rechnen?

Antwort:

Die jeweiligen Zuständigkeiten im Bereich des Erwerbes einer Berechtigung zum Schieneninfrastrukturzugang (Konzession, eigenes Vorschriftenwesen, Fahrzeuggenehmigungen, durch die Eisenbahnbehörde) bzw die Erfüllung der weiteren Zugangsvoraussetzungen (Sicherheitsbescheinigung, Trassenzuweisungen durch das Infrastrukturunternehmen) sind bereits im Eisenbahngesetz entsprechend definiert.

Für die Überprüfung der Voraussetzungen zur Erlangung einer Konzession als Eisenbahnverkehrsunternehmen im Sinne des § 17 Abs. 2a EisebG 1957 erfolgt die Prüfung entsprechender Grundsatzangaben bzw Plausibilitätsnachweise - auch im Rahmen der Vorstellungen des Unternehmens über eine erste Aufnahme der angestrebten Verkehrsleistungen.

Diese Grundsätze fanden ihren Niederschlag in der Erstellung eines Informationspapiers der Behörde (aktualisierte Ausgabe Jänner 01, GZ.: 220.526/1-II/C/121/01) mit Ausführungen aufgrund der bisherigen Erfahrungen aus den bereits abgeschlossenen Konzessionsverfahren und den hiezu erfolgten Prüfungsanforderungen als ergänzende und nähere Erläuterungen.

Diese Verkehrskonzession für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf einer Schieneninfrastruktur Dritter in Österreich stellt jedoch noch keine ausreichende Grundlage für die faktische Aufnahme eines Eisenbahnbetriebes dar.

Aus bestehenden Gesetzen bzw. Verordnungen leiten sich insbesondere bereits direkt begründete Pflichten eines Eisenbahnunternehmens ab, wonach weitere einzuholende (Detail-) Genehmigungen (wie z.B.: Fahrzeuggenehmigungen, Zuständigkeitsregelung des verantwortlichen Betriebsleiters, Ausbildungsvorschriften, Verhaltensbestimmungen der Bediensteten, Betriebsvorschriften, Regelung der Übernahme der für das zu befahrende Netz (Schieneninfrastruktur) maßgeblichen, konkret anzuwendenden Vorschriften des Schieneninfrastrukturunternehmens....) jedenfalls spätestens vor der Aufnahme des Eisenbahnbetriebes zu erwirken sind und die wesentliche weitere Grundlagen bzw. Voraussetzungen für die konkrete Durchführung von Eisenbahnverkehrsleistungen darstellen.

Darüberhinaus ist innerhalb des Eisenbahninfrastrukturunternehmens sicherzustellen, dass dem Verkehrsunternehmen sämtliche Verhaltensbestimmungen im Sinne der Abwicklung eines sicheren und ordnungsgemäßen Eisenbahnverkehrs bekannt sind und vor Aufnahme eines Verkehrs eine entsprechende Prüfung und Bestätigung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens bezogen auf ihre konkreten Anlage- und Betriebsverhältnisse erfolgt. In dieser Sicherheitsbescheinigung gemäß § 61 EISbG 1957 sind u.a. "die Bestimmungen über die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnverkehrs sowie die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes insbesondere bezüglich Organisation, Fahrbetriebsmittel und des Personals zur Gewährleistung der Sicherheit nachzuweisen".

Frage 15:

Wie erfolgt die Kontrolle einer fachgerechten Wartung bzw. des Zustandes der Fahrbetriebsmittel?

Antwort:

Grundsätzlich gehört die Verkehrs- und betriebssichere Erhaltung der Fahrbetriebsmittel zu den in § 19 Abs. 1 EISbG festgeschriebenen Pflichten eines Eisenbahnunternehmens. Für Eisenbahnunternehmen im Inland erfolgen sämtliche Erhaltungsarbeiten auf Grundlage behördlich genehmigter Rahmenvorschriften wie z.B. M31, M60, M61 der ÖBB, wobei insbesondere Erhaltungsfristen definiert sind. Im Falle behördlicher Begutachtungen (Neu- und Umbauten) erfolgt die Kontrolle durch § 15 Personen des Eisenbahnunternehmens bzw. amtliche Sachverständige meines Ressorts bzw. bestellte nichtamtliche Sachverständige.

Fragen 16 und 17:

Wie viele Mitarbeiter Ihres Hauses sind mit der Vergabe der Bahnkonzessionen bzw. Überprüfung von sicherheitsrelevanten Bahnfragen beschäftigt?

Glauben Sie, dass mit den vorhandenen Personalressourcen all die oben angeführten offenen Probleme gelöst werden können?

Antwort:

Derzeit sind inklusive der Sekretariatskräfte 32 Mitarbeiterinnen mit der Vergabe der Bahnkonzessionen bzw. der Überprüfung der sicherheitsrelevanten Bahnfragen (Infrastruktur, Fahrbetriebsmittel, Sicherungsanlagen und Eisenbahnkreuzungen) beschäftigt.

Das mittels Initiativantrag eingebrachte und im Parlament beschlossene Deregulierungsgesetz kann in diesem Zusammenhang nur positiv zur Entlastung der Eisenbahnbehörde beitragen, weil darin neben der Kompetenzabgabe auch die Aufsicht - analog zu den Seilbahnen - privatisiert worden ist. Weiters ist geplant, kleinere Bauvorhaben (Einparteien-Verfahren) genehmigungsfrei zu stellen und damit entscheidende Schritte zu einer effizienten und weiterhin funktionierenden Verwaltung zu setzen.