

## 4063/AB XXI.GP

---

**Eingelangt am: 27.08.2002**

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4085/J-NR/2002 betreffend Konzessionen und Sicherheitsstandards bei Eisenbahnverkehrsunternehmen, die die Abgeordneten Eder und GenossInnen am 27. Juni 2002 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Zum Motiventeil und zu Frage 1:**

Weder der § 17 noch der § 21 Eisenbahngesetz sehen die Möglichkeit zu einer Einschränkung wie oben beschrieben bzw. wie in Ihrer Anfragebeantwortung 3674/AB XXI.GP dargestellt, vor. Welche andere Rechtsgrundlage kann es dafür geben, wenn das Eisenbahngesetz dies nicht vorsieht?

**Antwort:**

Sowohl der Ablauf der Verfahren als auch die Inhalte der erforderlichen Voraussetzungen für einen Netzzugang stellen einen logisch nachvollziehbaren stufenweisen Aufbau im Sinne der Bestimmungen des Eisenbahngesetzes dar.

Dabei ist die Verleihung einer Konzession im Rahmen des Antragsumfanges als erster Schritt zu sehen (Qualifikation als Eisenbahnverkehrsunternehmen). Diese bedeutet jedoch erst die grundsätzliche Berechtigung für einen Netzzugang und ermöglicht für sich alleine noch nicht die konkrete Fahrt selbst.

Die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen im Weiteren einzuholenden, erforderlichen Genehmigungen bzw. zu erfüllenden Voraussetzungen für die Erbringung einer Eisenbahnverkehrsleistung ergeben sich aus dem Eisenbahngesetz. Dieses beinhaltet gegenüber der Eisenbahnbehörde u.a. die Abdeckung des Regelungsbedarfes eines Eisenbahnverkehrsunternehmens im Sinne allgemeiner Anordnungen und auch eine Genehmigung der zum Einsatz gelangenden Fahrzeuge.

Zur Verleihung von Konzessionen allgemein und den in diesem Ermittlungsverfahren der Eisenbahnbehörde vorgesehenen Prüfungsumfang ist zunächst auf die Entwicklungsgeschichte zu verweisen.

In Bezug auf Liberalisierung der Schiene und der Konzessionsverfahren wurde bereits frühzeitig eine Arbeitsgruppe mit Privatbahnunternehmen und Fachverband eingerichtet (August 1998), um eine verfahrensökonomische Abwicklung der erforderlichen Genehmigungsverfahren zu erarbeiten.

Mit den ersten Konzessionsansuchen und insbesondere auch der in den Anträgen erfolgten Darstellungen sowie der eingereichten Unterlagen hat sich sehr bald der Prüfungsumfang und der Verfahrensablauf für die Verleihung einer Verkehrskonzession im Sinne des § 17 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl.Nr. 60, idGF - insbesondere im Bezug auf die zu diesem Zeitpunkt vorliegenden bzw. möglichen Grundsatzangaben bzw. Plausibilitätsnachweise - abgezeichnet.

Da allerdings zum Zeitpunkt der Konzessionsverleihung weder Ort noch Umfang von konkreten Verkehrsleistungen noch die Type oder das Baujahr der infolge konkret zum Einsatz vorgesehenen Fahrzeuge feststeht, erscheint auch eine umfassende und für die Aufnahme einer konkreten Verkehrsleistung abschließende Vorlage von Unterlagen über Fahrbetriebsmittel und Personal an die Behörde nicht möglich.

Für die Überprüfung der Voraussetzungen zur Erlangung einer Konzession als Eisenbahnverkehrsunternehmen im Sinne des § 17 Abs. 2a EisebG sind für die Prüfung der Eisenbahnbehörde Unterlagen vorzulegen, welche entsprechende allgemeine Angaben zum Unternehmen und entsprechende Grundsatzangaben für die Abwicklung von Eisenbahnverkehrsleistungen enthalten, wie z.B. auch die Darstellung der Unternehmensstruktur, der Eingliederung des Betriebsleiters in das Unternehmen, usf. Diese Grundsätze fanden ihren Niederschlag in der Erstellung eines Informationsblattes durch die Behörde.

Aus dem Eisenbahngesetz leiten sich direkt begründete Pflichten eines Eisenbahnunternehmens ab, wonach u.a. weitere einzuholende (Detail-) Genehmigungen spätestens vor der Aufnahme des Eisenbahnbetriebes zu erwirken sind. Diese stellen weitere wesentliche Grundlagen bzw. Voraussetzungen für die konkrete Durchführung von Eisenbahnverkehrsleistungen dar. Neben den gegenüber dem Infrastrukturunternehmen zu erfüllenden Voraussetzungen werden vor einer Betriebsaufnahme daher diese weiteren Genehmigungen nachzuweisen sein (wie z.B.: Vorschriftenwesen mit Regelungen der Betriebsaufsicht, Ausbildungsvorschriften, Verhaltensbestimmungen der Bediensteten oder Fahrzeuggenehmigungen).

Für Antragsteller wird klar in dem zur Verfügung stehenden, von der Eisenbahnbehörde erstellten Informationsblatt mit näheren Erläuterungen auf diesen Umstand und die weiteren zu erfüllenden Voraussetzungen gegenüber der Eisenbahnbehörde wie auch gegenüber dem berührten Eisenbahninfrastrukturunternehmen hingewiesen.

In die Begründung des Bescheides über die Konzessionsverleihung ist ein Hinweis auf die sich bereits aufgrund gesetzlicher Bestimmungen ergebenden Pflichten aufgenommen.

Die Abwicklungsweise bei Konzessionsverfahren und die nachfolgend erforderlichen weiteren Genehmigungserfordernisse wurden auch mehrfach in Schreiben, bei Besprechungsterminen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Fachverband, in direkten Gesprächen mit einzelnen Unternehmen, bei der Eignungsfeststellung von Betriebsleitern oder im Rahmen von periodisch stattfindenden Gesprächen mit der Schienen-Control Gesellschaft und dem Trassenmanagement der ÖBB dargestellt.

Diese weiteren zu erfüllenden Voraussetzungen beziehen sich auch auf das Erfordernis der Erstellung von Vorschriften durch das Eisenbahnunternehmen und deren Genehmigung im Sinne des § 21 Abs. 3 EisebG.

Hiezu wären entsprechende Regelungen für die Betriebsaufsicht, die Aufgaben des Betriebsleiters, das Verhalten bzw. die Ausbildung des Personals, Tauglichkeitsvoraussetzungen, die Übernahmeregelung der für das zu befahrende Netz (Schieneninfrastruktur) maßgeblichen, konkret anzuwendenden Vorschriften des Eisenbahninfrastrukturunternehmens - unabhängig von der jeweils konkret benutzten Schieneninfrastruktur - anzuführen.

Mit der Verleihung der Konzession wird für das jeweilige Eisenbahnverkehrsunternehmen ein grundsätzliches Recht geschaffen. Inwieweit bzw. zu welchem Zeitpunkt dieses in Anspruch genommen wird, ist eine Entscheidung des Unternehmens selbst.

Die Hinweise auf die weiteren zu setzenden Schritte erfolgten in sämtlichen Konzessionsbescheiden, beginnend mit den ersten, im September 1999 verliehenen Verkehrskonzessionen. Eine zeitlich unmittelbar darauffolgende Inanspruchnahme der Konzession durch Erbringung konkreter Verkehrsleistungen seitens der Unternehmen war nicht gegeben, da auch keine derartigen Einreichungen, trotz der z.B. in den Eignungsgesprächen für Betriebsleiter eingehenden Erörterung der entsprechenden Erfordernisse, erfolgten.

Die Einreichung einer derartigen Vorschrift und damit auch die erstmalige Auseinandersetzung der Behörde mit dem Inhalt einer solchen im Rahmen eines antragsgebundenen Ermittlungsverfahrens erfolgte erstmals im Jahr 2001.

Die Einschränkung auf bestimmte Strecken hat sich dadurch ergeben, dass es sich - im Hinblick auf den vom Unternehmen angestrebten Zeitpunkt der Verkehrsaufnahme - um die kurzfristige Genehmigung des erforderlichen Regelungsbedarfes und damit die erstmalige Erstellung bzw. praktische Umsetzung eines Vorschriftenwesens in Zusammenhang mit der Möglichkeit des Erwerbes einer "reinen" Verkehrskonzession handelte, in welchem die mit dem "eigenverantwortlichen" Zugang zu dem Schienennetz eines Dritten verbundenen Besonderheiten zu berücksichtigen und zu regeln waren.

Bei den ersten hiezu abgeschlossenen Verfahren war diese Vorschrift - im Hinblick auf die vorgesehene und vom jeweiligen antragstellenden Unternehmen vertretene dringend notwendige Betriebsaufnahme und den positiven Abschluss des Ermittlungsverfahrens - eingeschränkt auf eine bestimmte Strecke, das konkret zum Einsatz gelangende Personal und die konkreten Betriebsbedingungen zu sehen.

Damit wurde u.a. auch mit der Genehmigung der für einen Netzzugang erforderlichen Regelungsinhalte seitens der Behörde die Aufnahme konkreter, aus aktuellen Vertragsabschlüssen resultierender Verkehrsleistungen ermöglicht.

Die Rechtsgrundlage der Vorschriften bildet § 21 des Eisenbahngesetzes, wobei sich der Genehmigungsumfang aus den bis zum Zeitpunkt der Bescheiderlassung vorliegenden Angaben und Unterlagen und dem positiven Ergebnis eines Ermittlungsverfahrens ergibt.

In Bezug auf Umleitungsverkehre ist festzuhalten, dass diese Möglichkeit vom Geltungsbereich der Vorschrift mitumfasst wird.

Dies wurde für eine handhabbare und praxisbezogene Umsetzung in dem vom Infrastrukturunternehmen vorgegebenen Umfang und Streckenvorgaben vorgesehen, da der Fall einer "Streckenblockierung" unvorhergesehen eintreten kann und in diesem Fall - wie auch in der Anfrage ausgeführt - eine kurzfristig einzurichtende Umleitung umfasst ist.

Diese Möglichkeit der Umleitung, z.B. bei Störungen in der Betriebsabwicklung, ist auch in den, von der Schienen-Control Kommission genehmigten Allgemeinen Geschäftsbedingungen vorgesehen.

Darüberhinaus wurde von der Behörde dem Erfordernis allgemein gültiger Normen, u.a. auch durch die sich durch die Liberalisierung des Schienenverkehrsmarktes geänderten Verhältnisse, Rechnung getragen und eine Eisenbahn-Verordnung erarbeitet. Derzeit befindet sich der Entwurf dieser Verordnung über die Regelung der grundsätzlichen Pflichten von Haupt- und Nebenbahnen hinsichtlich Bau, Betrieb und Organisation, insbes. mit Anforderungen an Betriebsbedienstete und

Betriebsleiter sowie an Dienstvorschriften, bei der Auswertung der im Begutachtungsverfahren eingelangten Stellungnahmen.

Die Eisenbahnunternehmen sind jedoch bereits aufgrund des § 19 EisbG selbst verpflichtet, für die Abwicklung eines sicheren und ordnungsgemäßen Eisenbahnverkehrs zu sorgen. Dies findet u.a. auch seinen Niederschlag in der Verpflichtung der Erstellung entsprechender Dienstvorschriften im Sinne des § 21 Abs. 3 EisbG.

Bis zum Zeitpunkt der Kundmachung dieser Verordnung ist somit der gesamte notwendige Regelungsinhalt für die bereits stattfindenden Fahrten von Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der Schieneninfrastruktur Dritter zwischenzeitig in unternehmenseigenen Vorschriften zu treffen.

Mit der Verleihung einer Konzession gemäß § 17 EisbG und der Qualifikation als Eisenbahnunternehmen ergeben sich Rechte und Pflichten, welche u.a. auch das Erstellen allgemeiner Anordnungen im Sinne des § 21 Abs. 3 EisbG umfassen. Diese Bestimmung bildet somit die Rechtsgrundlage für die Genehmigung derartiger allgemeiner Anordnungen. Zur Frage der Einschränkung ist festzuhalten, dass sich der mögliche Genehmigungsumfang aus der Antragstellung, den dazu vorgelegten Unterlagen und dem hiezu durchgeführten Ermittlungsverfahren der Behörde ergibt. Aus den erfolgten Ausführungen ergaben sich daher die jeweiligen Vorschriften mit einem entsprechenden Geltungsbereich für bestimmte, konkret angesuchte Strecken bzw. bestimmte Verkehrsleistungen (Güterverkehr, Personenverkehr).

Wie bereits in der Beantwortung der parlamentarischen Anfrage 3703/J-NR/2002 ausgeführt, erfolgte die Erstellung eines "Mustertextes" durch die Eisenbahnbehörde, welcher nunmehr entsprechende Regelungsinhalte - über die konkreten und einzelfallbezogenen Inhalte der derzeit genehmigten Vorschriften hinaus - umfasst.

Da sich zwischenzeitig im Rahmen des og. Begutachtungsverfahrens und der vorliegenden Stellungnahmen zur Verordnung sowie der mit dem Deregulierungsgesetz 2001, BGBl. I Nr.151/2001, geänderten Bestimmungen des Eisenbahngesetzes u.a. auch Änderungen in einzelnen Bereichen ergeben haben, werden diese ebenfalls im "Mustertext" Berücksichtigung finden und ist das Vorliegen einer abschließenden Textfassung noch im August 2002 vorgesehen.

Dieser Mustertext ist im Sinne einer Empfehlung und Unterstützung von Seiten der Behörde für den erforderlichen Regelungsbedarf aufzufassen und nicht als Vorschreibung der Übernahme dieses Mustertextes.

Er ermöglicht den Unternehmen, nach Ergänzung durch die unternehmensspezifischen Gegebenheiten, eine Vorschrift im Umfang der jeweiligen verliehenen Konzession zur Genehmigung einzureichen, sodass in der Vorschrift selbst keine Auflistung konkreter Streckenbereiche mehr erfolgt - d.h. bei einer Mehrzahl der Unternehmen eine Vorschrift mit österreichweiter Geltung.

## **Frage 2:**

Halten Sie die Verwaltungspraxis Ihres Hauses, dem "eingeschränkten" Eisenbahnunternehmen aufzutragen, diese streckenmäßige Einschränkung den betroffenen Infrastrukturbetreibern selbst mitzuteilen, nicht für naiv, im Angesicht der Ereignisse von Kaprun für geradezu fahrlässig? Ist dem BMVIT nicht bewusst, dass die Verträge für derartige Verkehrsleistungen langfristig sind und nicht substituiert werden können, und die Weitergabe der Information über Einschränkungen für das "eingeschränkte" Eisenbahnunternehmen existenzgefährdend sein kann?

**Antwort:**

Die seitens der Eisenbahnbehörde nach dem Eisenbahngesetz zu erteilenden Genehmigungen und Bewilligungen stellen nur einen Bereich der vom Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erfüllenden Voraussetzungen für die Aufnahme eines Verkehrs auf der Schieneninfrastruktur eines Dritten dar.

Hiezu sind die weiteren Voraussetzungen für die Ausübung von Zugangsrechten durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen zu beachten, welche gegenüber dem Infrastrukturunternehmen nachzuweisen sind, wie insbesondere

1. der Nachweis einer aufrechten Berechtigung als Eisenbahnverkehrsunternehmen (§ 14 Abs. 5 oder 6 EisebG) für die betreffenden Verkehrsleistungen;
2. die Sicherheitsbescheinigung (§ 61 EisebG);
3. der Nachweis der aufrechten Deckung der Haftpflicht durch Versicherung oder gleichwertige Vorkehrungen;
4. die Zuweisung von Fahrwegkapazität durch Zuteilung von Zugtrassen an Zugangs-berechtigte (§ 57 EisebG).

Somit hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen jedenfalls selbst im Rahmen seiner Pflichten dafür Sorge zu tragen, dass sämtliche Voraussetzungen erfüllt werden bzw das Unternehmen im Rahmen seiner ihm gemäß dem Eisenbahngesetz eingeräumten Rechte handelt, und ist grundsätzlich keine nachprüfende Kontrolle der Eisenbahnbehörde etwa im Verhältnis Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorgesehen.

**Frage 3:**

Sieht das BMVIT in dem oben dargestellten, tatsächlich geschehenen vorschriftswidrigen Betrieb eine Gefährdung der Sicherheit? Welche Sanktionen wird das BMVIT gegen das Eisenbahnunternehmen verhängen?

**Antwort:**

Die von der Eisenbahnbehörde genehmigte Vorschrift stellt auf einen allgemeinen Regelungsbedarf ab, der sich für ein Eisenbahnverkehrsunternehmen - auch unabhängig von einer konkret befahrenen Infrastruktur - ergibt. In der derzeit genehmigten jeweiligen Vorschrift der Eisenbahnverkehrsunternehmen ist u.a. die Erbringung von Güterverkehrsleistungen und die Ausbildung der Triebfahrzeugführer umfasst.

Neben der Konzession oder der og. Vorschrift ist u.a. auch die Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung durch das jeweilige Eisenbahnunternehmen vorgesehen.

Darin sind die maßgeblichen Bestimmungen über die Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes bzw. -Verkehres auf den vom Zugang betroffenen Strecken nachzuweisen (§ 61 EisebG).

Eine grundsätzliche Gefährdung der Sicherheit kann somit durch "Überschreiten" des Geltungsbereichs alleine - ohne Vorwegnahme der Kenntnis aller Einzelheiten der durchgeführten Fahrten - nicht erkannt werden.

Unabhängig davon wird derzeit - bezogen auf den zweiten Teil des Fragepunktes 3 - ein entsprechendes Ermittlungsverfahren durchgeführt, welches jedoch noch nicht abgeschlossen ist.

**Frage 4:**

Bis wann wird die derzeitige Unordnung über den Bewilligungsumfang der einzelnen Eisenbahnunternehmen beseitigt und eine für alle Eisenbahnunternehmen zugängliche Bewilligungsevidenz geschaffen?

**Antwort:**

Die entsprechenden unternehmenseigenen Vorschriften für eine Abdeckung des derzeitigen Regelungsbedarfes eines Eisenbahnverkehrsunternehmens sind als ein Bestandteil einer sicheren und ordnungsgemäßen Erbringung einer Eisenbahnverkehrsleistung erforderlich. Dies trifft auch für bestehende Eisenbahnunternehmen zu, da sich mit der Inanspruchnahme der Verkehrskonzession und dem Befahren der Infrastruktur Dritter eine quantitative wie auch qualitative "Erweiterung" gegenüber den bisherigen, auf einen bestimmten Streckenbereich abgestellten Konzessionsumfang ergibt und damit auch eine erforderliche Anpassung des derzeit bestehenden, auf das integrierte Eisenbahnunternehmen und dessen konkreten Konzessionsbereich abgestellte Vorschriftenwesen erforderlich wird.

Die Schaffung einer Bewilligungsevidenz von Dienstvorschriften bei Eisenbahnunternehmen wird im Rahmen der Eisenbahn-Verordnung, welche sich derzeit im Stadium der Auswertung der im Begutachtungsverfahren eingelangten Stellungnahmen befindet, geprüft. Das Vorliegen dieser Verordnung ist nach Abschluss des Begutachtungsverfahrens für Ende 2002/Anfang 2003 vorgesehen.

**Fragen 5 und 6:**

Weshalb war nun so plötzlich diese Einschränkung erforderlich, wenn doch ohnehin vor Erteilung der Konzession das Vorliegen der Voraussetzungen gemäß § 17 Eisenbahngesetz zu prüfen ist?

Bedeutet dies im konkreten Fall, dass diese zum Konzessionserteilungszeitpunkt höher qualifiziert waren als sie es heute sind, oder auf welche (sachliche) Rechtfertigung stützt sich die nachträgliche Einschränkung?

**Antwort:**

Mit dem bereits dargestellten Prüfumfang der Behörde, dem positiven Abschluss des Ermittlungsverfahrens und der Verleihung einer Verkehrskonzession wurde die grundsätzliche Qualifikation als innerstaatliches Eisenbahnverkehrsunternehmen festgestellt, wobei bei sämtlichen durchgeführten bzw. auch anhängigen derartigen Verfahren die gleichen Prüfgrundsätze angewendet werden.

Die verliehene Konzession stellt den ersten Schritt für den Zugang dar, berechtigt jedoch für sich alleine noch nicht zur Erbringung der Verkehrsleistung. Die weiteren Genehmigungserfordernisse stellen die zusätzlichen zu erfüllenden Voraussetzungen für die faktische Möglichkeit der Erbringung einer Eisenbahnverkehrsleistung auf dem Schienennetz Dritter dar. Die Darlegung der Prüfung durch die Behörde, wie auch die weiteren erforderlichen Genehmigungen, erfolgte auch mehrfach in Schreiben oder in Besprechungen mit den berührten Unternehmen, bei Eignungsfeststellungen von Betriebsleitern oder auch im Rahmen von periodisch stattfindenden Gesprächen mit der Schienen-Control Gesellschaft und dem Trassenmanagement der ÖBB.

Die zunächst nur streckenbezogenen Genehmigungen sind unter Zugrundelegung der zu dem Zeitpunkt der jeweiligen aktuellen Verkehrsaufnahmen bzw. der, der Genehmigungen zugrundeliegenden Unterlagen zu sehen. Sie stellen keine nachträgliche Einschränkung der Konzession dar, sondern bedeuten einen ersten Schritt bei der Erfüllung dieser weiteren

Voraussetzungen. Durch die voranstehende Abwicklungsweise wurde auch eine Verkehrsaufnahme überhaupt erst ermöglicht.  
Im übrigen ist auf die hiezu erfolgten Ausführungen zu Fragepunkt 1 zu verweisen.

**Frage 7:**

Wenn nun eine Einschränkung, z.B. auf bestimmte Strecken, tatsächlich erforderlich wäre, dann müsste sie bei gesetzeskonformer Vorgangsweise schon in der Konzession enthalten sein. Und da Dienstvorschriften vom Eisenbahnunternehmen selbst wieder aufgehoben werden können, sind auch darin enthaltene Einschränkungen nicht ausreichend verbindlich. Werden Sie die gesetzliche Lage an die Verwaltungspraxis anpassen oder sehen Sie andere Möglichkeiten, eventuell doch erforderliche Einschränkungen mittels "Dienstvorschriften" auch gegen den Willen des "eingeschränkten" Eisenbahnunternehmens aufrecht zu erhalten?

**Antwort:**

Die Ermittlungsverfahren bei den jeweiligen Konzessionsverfahren waren auf den beantragten Umfang abzustellen, der eine - auch nach den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes mögliche - österreichweite Geltung vorsah. Das Erfordernis der Einschränkung der Konzession selbst wurde durch die Behörde als nicht erforderlich gesehen. Bei Vorliegen des weiteren Regelwerks mit dem entsprechenden Inhalt ist auch bei den Dienstvorschriften eine österreichweite Geltung möglich. Die Einschränkungen ergaben sich lediglich aus den zu den Fragen 1 bzw. 5 dargelegten Ausführungen.

Sofern es sich um eine genehmigungspflichtige und somit um eine mit wesentlichen sicherheitsrelevanten Inhalten versehene Dienstvorschrift im Sinne des § 21 EisbG handelt, ist auch jede Änderung des Inhaltes wie auch ein vom Unternehmen beabsichtigter gänzlicher Entfall dieser Vorschrift genehmigungspflichtig.

Es ergeben sich zwischen der geltenden Gesetzeslage und der Verwaltungspraxis keine Widersprüche, eine Anpassung wird daher nicht erforderlich.

**Frage 8:**

Welche Bestimmung des Eisenbahngesetzes deckt die in Ihrer Anfragebeantwortung-3674/AB XXI.GP angedeutete Hoffnung, alle Eisenbahnunternehmen würden die von Ihnen jetzt plötzlich erwünschten Einschränkungen NACH der Erteilung der BUNDESWEITEN Konzession selbst beantragen ("Methode Schierlingsbecher"), der § 21 ist es nicht?

**Antwort:**

Zunächst ist festzuhalten, dass im § 19 EisbG die Rechte und auch die Pflichten von Eisenbahnunternehmen normiert sind. Die Bestimmungen des § 21 EisbG sind daher auch unter diesem Gesichtspunkt zu sehen, dass ein Eisenbahnunternehmen - im Sinne der Abwicklung eines sicheren und ordnungsgemäßen Eisenbahnbetriebes und -Verkehres - von sich aus bereits verpflichtet ist, bestimmte Handlungen zu setzen wie auch bestimmte Abläufe, Ausbildungen, Verhalten der Bediensteten zu regeln. Da diese Anordnungen der Genehmigung der Behörde bedürfen, ergibt sich auch die Pflicht zur Vorlage selbst. Entsprechende Sanktionsmaßnahmen können sich im Rahmen des § 19 und § 103 EisbG ergeben.

Die Einschränkungen sind nicht, wie in der Anfrage angeführt, von der Eisenbahnbehörde erwünscht. Vielmehr ergibt sich der mögliche Umfang der Genehmigung aufgrund des Antrages, der vorgelegten Unterlagen und des Ergebnisses des durchgeführten Ermittlungsverfahrens. Es steht einem Eisenbahnverkehrsunternehmen frei, jederzeit eine Dienstvorschrift für die

österreichweite Nutzung des Streckennetzes - mit dem hiezu erforderlichen Regelungsinhalt - zur Genehmigung vorzulegen.

Der in den derzeitigen Dienstvorschriften enthaltene Geltungsbereich schränkt auch nicht die grundsätzliche Berechtigung im Umfang der Konzession ein, sondern bezieht sich auf die Erfüllung im Rahmen der weiteren Voraussetzungen für den konkreten Netzzugang.

Siehe hiezu auch die zu Frage 1 erfolgten Ausführungen.

**Frage 9:**

Wie ist die in Ihrer Anfragebeantwortung 3674/AB XXI.GP beschriebene Vorgangsweise, jedes Unternehmen EINZELN seine Betriebsführung durch (verbindliche) Dienstvorschriften regeln zu lassen, mit den Richtlinien 91/440 und 95/18 sowie 2001/14 und 2001/15 der EU über gleiche Wettbewerbsbedingungen vereinbar?

**Antwort:**

Die Richtlinien sehen den diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur vor, dh. dass jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Zugang zur Schieneninfrastruktur unter gleichen - vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen z.B. im Rahmen der Allgemeinen Geschäftsbedingungen oder der Standardsicherheitsbescheinigungen vorgegebenen - Bedingungen gewährt wird.

**Frage 10:**

Wie kann trotz der in Ihrer Anfragebeantwortung 3674/AB XXI.GP beschriebenen Vorgangsweise, jedes Unternehmen EINZELN seine Betriebsführung durch (verbindliche) Dienstvorschriften regeln zu lassen, ein für ALLE Eisenbahnunternehmen gleichermaßen hohes Sicherheitsniveau erhalten bzw. erreicht werden?

**Antwort:**

Die Betriebsführung des Eisenbahnunternehmens wird jeweils von den entsprechenden Rahmenbedingungen, wie Anlage und Betriebsverhältnisse abhängig sein, wobei hinsichtlich des Niveaus von Dienstvorschriften festzustellen ist, dass Art, Inhalt und Umfang der Dienstvorschrift die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes gewährleisten müssen.

Dienstvorschriften werden u.a. auch im Rahmen der einzelnen eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren überprüft und erforderlichenfalls eine Anpassung gefordert.

Daher sind die Dienstvorschriften des Infrastrukturbetreibers für die Streckenutzung für sämtliche Eisenbahnverkehrsunternehmen in gleicher Weise verpflichtend.

Ich verweise hiezu auch auf die zu Frage 1 erfolgten Ausführungen.

**Frage 11:**

Warum erlassen Sie keine derartigen Verordnungen und lassen stattdessen alle Eisenbahnunternehmen EINZELN Dienstvorschriften vorlegen? (Zitat aus Ihrer Anfragebeantwortung 3674/AB XXI.GP: *Die Erstellung eines Mustertextes hinkünftiger Vorschriften erfolgte durch die Behörde und wird den Unternehmen nach der derzeit stattfindenden behördeninternen Abstimmung zur Verfügung gestellt werden*)

**Antwort:**

Von der Behörde wurde dem Erfordernis allgemeiner Regelungen - auch aufgrund der sich durch die Liberalisierung des Schienenverkehrsmarktes geänderten Verhältnissen - Rechnung getragen. Die Eisenbahn-Verordnung über die Regelung der grundsätzlichen Pflichten von Haupt- und Nebenbahnen hinsichtlich Bau, Betrieb und Organisation, insbes. Anforderungen an

Betriebsbedienstete und Betriebsleiter sowie an Dienstvorschriften befindet sich derzeit im Stadium der Auswertung der im Begutachtungsverfahren eingelangten Stellungnahmen.

Normadressat einer auf § 19 Abs. 4 EisbG gestützten Verordnung auf Grund der Verordnungsermächtigung ("welche Maßnahmen von den Eisenbahnunternehmen ... zu treffen sind") kann immer nur ein Eisenbahnunternehmen sein. Bei einem Eisenbahnunternehmen handelt es sich in der Regel um eine juristische Person, die durch ihre Organe handelt. Diese Organe können aber nicht sämtliche erforderliche Tätigkeiten ausüben, sondern benötigen hierfür Bedienstete. Aus diesem Grund wird durch § 21 Abs. 3 EisbG festgelegt, dass das Eisenbahnunternehmen die Pflicht hat, das Personal entsprechend anzuweisen. Hierzu würden auch die in Verordnungen nach § 19 Abs. 4 EisbG festgelegten Maßnahmen zählen. Das Eisenbahnunternehmen ist gemäß § 21 Abs. 3 EisbG somit dazu verpflichtet, die Umsetzung der in Verordnungen nach § 19 Abs. 4 EisbG festgelegten Maßnahmen durch entsprechende Anweisungen an das Personal (dh. durch Dienstvorschriften) sicherzustellen. Die Erfassung einer Verordnung nach § 19 Abs. 4 EisbG ändert somit nichts an der Notwendigkeit, das Verhalten des Personals gemäß § 21 Abs. 3 EisbG in allgemeinen Anweisungen (Dienstvorschriften) zu regeln.

Ich verweise hierzu auch auf die zu Fragen 1 und 4 erfolgten Ausführungen.

### **Fragen 12 und 13:**

Wenn Sie über derartige "Mustertexte" erst in einiger Zeit verfügen werden, wozu haben die Eisenbahnunternehmen dann schon alle ihre Dienstvorschriften "vorgelegt"? Müssen die schon bestehenden Dienstvorschriften nach Vorliegen der "Mustertexte" alle entsorgt werden?

Auf welcher Rechtsgrundlage können Eisenbahnunternehmen zur Entsorgung bestehender, oftmals erst kürzlich genehmigter Dienstvorschriften nach Vorliegen der "Mustertexte" gezwungen werden? Noch dazu, nachdem der Genehmigungsbescheid der jeweiligen Dienstvorschrift ihre Richtigkeit bestätigt, oftmals erst vor kurzer Zeit.

### **Antwort:**

Zum Zeitpunkt und Erfordernis der Vorlage von Dienstvorschriften darf auf die Ausführungen zu Frage 1 verwiesen werden.

Die Ausarbeitung des "Mustertextes" durch die Behörde erfolgte im Sinne einer einheitlichen Abwicklung bzw. einer verfahrensökonomischen und möglichst raschen Durchführung des jeweiligen Ermittlungsverfahrens zur Genehmigung der sodann durch die Unternehmen jeweils vorgelegten Vorschriften. Dieser "Mustertext" wird den Eisenbahnverkehrsunternehmen als Empfehlung zur Verfügung gestellt werden. Dies ist jedoch nicht gleichzusetzen mit einer zwingenden Verpflichtung zur Übernahme des Textes, sondern steht es jedem Unternehmen frei, die bereits genehmigten Vorschriften in ihrem jeweiligen eingeschränkten Geltungsbereich beizubehalten bzw. eine eigene ausgearbeitete Vorschrift, welche die erforderlichen allgemeinen Regelungsinhalte für einen österreichweiten Geltungsbereich umfasst, der Behörde zur Beurteilung vorzulegen.

Die angesprochenen, derzeit gültigen Dienstvorschriften weisen neben einem strecken bezogenen Geltungsbereich auch eine Befristung auf. Es wird seitens der Eisenbahnbehörde daher grundsätzlich davon ausgegangen, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Möglichkeit

nutzen werden und bei einer Verlängerung eine Anpassung vornehmen und zur Genehmigung einreichen werden.

**Fragen 14 und 15:**

Gemäß dem Entwurf für eine "Eisenbahnverordnung" (2002)" sind alle bzw. zumindest die meisten Dienstvorschriften nach Inkrafttreten der "Eisenbahnverordnung" NEUERLICH ZU ENTSORGEN. Was soll bzw. kann durch einen derartigen Bürokratismus überhaupt erreicht werden, abgesehen von Ärger und sinnlosem Aufwand für alle Beteiligten?

Wie hoch ist der (vollkommen überflüssige) Aufwand für diesen (vollkommen überflüssigen) Bürokratismus für das BMVIT, wie hoch für die "Antragsteller"?

**Antwort:**

Wie bereits erwähnt, finden bis zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verordnung bereits faktisch Fahrten von Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der Schieneninfrastruktur Dritter statt, sodass der erforderliche Regelungsinhalt durch unternehmenseigene Vorschriften erforderlich ist.

Zum Aufwand der Unternehmen ist festzustellen, dass bereits bei der ersten derartigen Vorschrift eine intensive Mitwirkung der Behörde an der Erstellung erfolgte und die weiteren derartigen Verfahren analog diesem Inhalt abgewickelt wurden bzw. der nunmehrige "Mustertext" durch die Behörde selbst ausgearbeitet wurde und den Unternehmen zur Verfügung gestellt wird.

Zur Situation nach Inkrafttreten der Eisenbahn-Verordnung ist darauf hinzuweisen, dass gemäß § 21 Abs. 3 EisebG die allgemeinen Anordnungen jeweils im Rahmen bestehender Rechtsvorschriften" liegen. Die Anpassungsverpflichtung an eine Verordnung ergibt sich somit bereits aus dem Gesetz.

Die Übereinstimmung von Dienstvorschriften mit behördlichen Verordnungen und ein dadurch möglicher Anpassungsbedarf kann schon rechtslogisch nicht als "vollkommen überflüssiger Aufwand" angesehen werden.

**Frage 16:**

Weshalb wird der vermeintliche Brief an diesen Regelungen erst jetzt, an die zwei Jahre nach Erteilung der ersten Konzessionen, erkannt? Ist es wirklich erst jetzt "gefährlich" oder hat man es bisher wirklich nicht bemerkt?

**Antwort:**

Der Regelungsbedarf wurde bereits im Zuge der Konzessionsverfahren gesehen und erfolgten hiezu auch die entsprechenden Hinweise an die Unternehmen, wie zu Fragepunkt 1 schon ausgeführt. Für eine Verkehrsaufnahme waren daher diese Voraussetzungen zu erfüllen und wurden diese beim ersten Unternehmen, welches die Konzession auch faktisch in Anspruch nahm, umgesetzt bzw bei sämtlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen gleichartig vollzogen.

**Frage 17:**

Ist dem BMVIT klar, dass wenn diese Aussage ("... **entsprechend eingeschränkte Aussagen möglich..**") die Verwaltungspraxis wirklich beschreiben sollte, der Erwerb einer Eisenbahnkonzession einfacher ist als der Erwerb jeder Gewerbeberechtigung, trotz des damit verbundenen Risikopotentials?

**Antwort:**

Im Rahmen der Konzessionsverfahren erfolgt eine entsprechende Prüfung von Grundsatzangaben in dem für die Verleihung der Konzession erforderlichen Umfang durch die Behörde. Die Konzession alleine berechtigt jedoch noch nicht zu einem Zugang zu einer Schieneninfrastruktur. Für die Aufnahme und Gewährleistung eines sicheren und ordnungsgemäßen Eisenbahnverkehrs bedarf es darüber hinaus - vor der ersten faktischen Fahrt - erst der Erfüllung sämtlicher weiterer, im Eisenbahngesetz vorgesehenen Voraussetzungen, wie hiezu in den zu Frage 1 erfolgten Ausführungen dargestellt.

**Frage 18:**

Kann man die oben dargestellte Verwaltungspraxis nicht auch dadurch korrigieren, dass die Prüfung der Voraussetzungen für die Konzession schon vor deren Erteilung durchgeführt wird?

**Antwort:**

Die Prüfung der Voraussetzungen für eine Konzession selbst erfolgt in dem vorangehenden Ermittlungsverfahren.

Zu der Möglichkeit der Darlegung bestimmter Angaben zum Zeitpunkt vor Konzessionsverleihung, der Konzession als ersten aber nicht einzigen Schritt für einen Netzzugang, wird auf die zu Frage 1 erfolgten Ausführungen verwiesen.

**Fragen 19 und 20:**

Halten Sie die im gleichen Schreiben dargestellte Vorstellung des BMVIT, die Prüfung der Konzessionsvoraussetzungen solle, statt vor der Konzessionserteilung durch das BMVIT, erst danach im Rahmen der Sicherheitsbescheinigung ("*gesamthafte Prüfung*") durch den Infrastrukturbetreiber anstelle des BMVIT durchgeführt werden für gesetzeskonform? Wie kann der Widerspruch zwischen dieser Aussage und den einschlägigen Richtlinien der EU überbrückt werden?

Bedeutet dieser Wunsch des BMVIT nach einer "*gesamthafte Prüfung*" durch den Infrastrukturbetreiber, dass Konzessionen anders als gemäß § 17 oder § 17a erteilt werden?

**Antwort:**

Im Zuge der Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung sind die maßgeblichen Bestimmungen über die Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes bzw. -Verkehres auf den vom Zugang betroffenen Strecken nachzuweisen.

Ob und inwieweit durch entsprechende Angaben bzw. Nachweise des Verkehrsunternehmens diesem sämtliche Verhaltensbestimmungen im Sinne der Abwicklung eines sicheren und ordnungsgemäßen Eisenbahnverkehrs bekannt sind, die erforderliche Ausbildung des Fahr- und Begleitpersonals nachgewiesen sind oder die Fahrbetriebsmittel für die betroffenen Strecken geeignet sind und vor Aufnahme eines Verkehrs vorliegen, obliegt einer Prüfung durch den Infrastrukturbetreiber im Sinne des § 61 EisebG. Dies ist unter dem Begriff gesamthafte Prüfung zu verstehen.

Es ist jedoch ausdrücklich festzustellen, dass damit - zur erfolgten Anfrage der Gesetzeskonformität - nicht eine Prüfung der Konzessionsvoraussetzungen erst im Rahmen der Sicherheitsbescheinigung erfolgt, da dies eine unzulässige Vermischung der Zuständigkeiten bedeuten würde und dies auch keinesfalls in den obzitierten Schreiben so dargestellt wurde.

Die Konzession sowie die Sicherheitsbescheinigung sind als zwei voneinander unabhängige, von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erfüllende Voraussetzungen für einen Zugang zu sehen.

**Frage 21:**

Was prüft das BMVIT vor Erteilung einer Konzession wirklich, etwa wenn ein Eisenbahnunternehmen, das kein einziges Schmalspurfahrzeug besitzt, die Konzession für Schmalspurbetrieb erhält? Wie können die gemäß § 17 Abs. 2a erforderlichen Nachweise für nicht vorhandene Fahrzeuge erbracht werden?

**Antwort:**

Ein Prüfumfang im Sinne einer konkreten Verkehrsleistung im Rahmen der Konzessionsverfahren würde nicht dem Sinn der Liberalisierung entsprechen, da damit u.a. auch die Handlungsfähigkeit der Unternehmen bzw. die Möglichkeit der Reaktion auf Ausschreibungen oder Vertragsangebote nicht kurzfristig in Anspruch genommen werden könnte. Es wäre z.B. in diesem Fall für jede Streckenrelation eine erneute Konzession mit Vorlage der entsprechenden Detailunterlagen einzuholen, was jedoch auch gemäß den Aussagen der Unternehmen erst zum Zeitpunkt des konkreten Vertragsabschlusses möglich ist.

Die verliehene Konzession stellt zunächst das generelle Recht bzw die erstmalige Qualifikation als Eisenbahnunternehmen dar. Erst durch nachfolgende - auch gegenüber der Behörde zu setzende - Schritte wie erforderliche Dienstvorschriften (z.B. Fahrzeugwartung...), Ausbildungsvorschriften der Bediensteten, einzuholende Triebfahrzeugführerbefugnisse, Fahrzeuggenehmigungen wird eine konkrete Aufnahme möglich.

Siehe hierzu auch die zu Frage 1 erfolgten Ausführungen.

**Frage 22:**

Sieht die Schienen Control GmbH sich für diese im Zuge der gesamthaften Prüfung zu den vom BMVIT angedeuteten Sicherheits- und Qualitätsüberprüfungen berufen bzw. qualifiziert?

**Antwort:**

Gemäß § 61 Abs. 2 hat auf Antrag des Zugangsberechtigten (§ 57) oder des Eisenbahninfrastrukturunternehmens die Schienen-Control GmbH (SCG) eine angemessene Frist für die Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung festzusetzen. Stellt das Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Sicherheitsbescheinigung nicht antragsgemäß oder nicht in der von der SCG gesetzten Frist aus, hat über Antrag die SCG festzustellen, ob alle Voraussetzungen für die Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung vorliegen. Hat die SCG festgestellt, dass alle Voraussetzungen für die Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung vorliegen, hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Sicherheitsbescheinigung binnen 14 Tagen auszustellen.

Von Seiten der SCG wird festgestellt, dass sie bis dato noch in keinem einzigen Fall wegen Verweigerung des Ausstellens einer Sicherheitsbescheinigung angerufen wurde. Sollte ein derartiger Fall an die SCG herangetragen werden, müsste die SCG zwischen den Fällen, in welchen technische Gründe die Verweigerung herbeigeführt haben und den Fällen, die auf juristische Gründe zurückzuführen sind, unterscheiden. So lediglich eingewendet wird, dass die gesetzlichen Voraussetzungen (Konzession, aufrechte Deckung der Haftpflicht usw.) nicht erfüllt wurden, ist die SCG jederzeit in der Lage, den gesetzlichen Auftrag zu erfüllen und eine derartige Beschwerde zu erledigen.

Handelt es sich jedoch um Probleme zwischen einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und einem Eisenbahnverkehrsunternehmen, zu deren Lösung technisches Wissen bezüglich Eisenbahnwesens erforderlich ist, müsste die SCG einen technischen Sachverständigen aus dem Bereich des Eisenbahnwesens hinzuziehen.

Eine Verbindung zwischen der Sicherheits- und Qualitätsprüfungen im Rahmen der Konzessionsvergabe ("gesamte Prüfung") und einer Prüfung von speziellen technischen Einwendungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens kann seitens der SCG nicht hergestellt werden. Darüber hinaus ist die SCG keinesfalls der Ansicht, dass die Intention des Gesetzgebers bei der Formulierung des § 61 EisebG die generelle Verlagerung der Sicherheits- und Qualitätsprüfungen im Rahmen der Konzessionsvergabe auf die Sicherheitsbescheinigungen gewesen sei und die SCG somit diese Prüfungen auch ohne speziellen Anlassfall vorzunehmen hätte.

Dies wäre nach Ansicht der SCG erst nach Inkrafttreten des 2. Richtlinienpaketes und der Installierung der nationalen Sicherheitsbehörde sinnvoll.

Die SCG sieht ihre Aufgabe gemäß § 61 Abs. 2 EisebG lediglich in der Bereinigung spezieller Konfliktfälle zwischen einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und einem Eisenbahnverkehrsunternehmen in Bezug auf die Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung.

**Frage 23:**

Können derartige Über - Bürokratismen nicht durch einheitliche Regelungen des BMVIT, die gleichzeitig durch Einheitlichkeit allenfalls bestehende Wettbewerbsverzerrungen durch das Wirrwarr an Dienstvorschriften (die ja für jedes Eisenbahnunternehmen anders sein können) entschärft werden?

**Antwort:**

Zur Frage einheitlicher Regelungen wird auf die Ausführungen bei den voranstehenden bezughabenden Fragen 1, 4 etc. verwiesen.

Besonders bei großen Eisenbahnunternehmen kann es sinnvoll sein, die erforderlichen Regelungen in unterschiedliche Vorschriften aufzuteilen, etwa um Betriebsbediensteten nur die für das konkrete Tätigkeitsfeld relevanten Vorschriften zur Kenntnis zu bringen. Eine derartige Aufteilung birgt aber die Gefahr, dass die Übersichtlichkeit des Vorschriftenwesens insgesamt leidet. Es handelt sich im Wesentlichen um eine für alle Betriebsbedienstete zugängliche Vorschriftenevidenz (vgl. Frage 4).

Die Formulierung "Dienstvorschrift über das Vorschriftenwesen" ist die im Vorschriftenwesen von Eisenbahnunternehmen bereits offiziell verwendete Bezeichnung. Es wird nicht als notwendig angesehen, bestens eingeführte bzw gebräuchliche Bezeichnungen, die den meisten Bediensteten des Unternehmens bekannt sind bzw. sein müssten, durch neue Ausdrücke zu ersetzen.

Hinsichtlich der Forderung auf einheitliche Regelungen für alle Unternehmen ohne Rücksicht auf Unternehmensgröße und interne Organisation darf auf die bisherigen Ausführungen verwiesen werden.

**Frage 24:**

Welche Bestimmung des Eisenbahngesetzes deckt diese Verwaltungspraxis, § 36 und 37 sind es nicht?

**Antwort:**

Gemäß § 37(1) EisebG 1957 kann die Behörde mit der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß §§ 35, 36 die Bewilligung zur Inbetriebnahme u.a. der Fahrbetriebsmittel verbinden (was den Regelfall im Zulassungsverfahren für Fahrzeuge darstellt), wenn dagegen vom Standpunkt der Sicherheit und Ordnung des Betriebes und Verkehrs keine Bedenken bestehen. In mehreren Fällen ist mit dem Eigentümerwechsel eine Änderung der betrieblichen Umfeldbedingungen (andere Signaltechnik, andere Betriebsvorschriften, andere Einstiegssituation usw.) verbunden, sodass die o.g. Voraussetzung nicht automatisch erfüllt ist. Ändern sich die Umfeldbedingungen nicht (z.B. Befahren desselben Netzes bei Änderung des Eigentümers), ist keine neuerliche Bewilligung erforderlich, sondern nur eine Anzeige bei der Behörde.

**Frage 25:**

Wie hoch ist der (vollkommen überflüssige) Aufwand beim Eigentümerwechsel von Schienenfahrzeugen für diesen (vollkommen überflüssigen) Bürokratismus für das BMVIT, wie hoch für die „Antragsteller“?

**Antwort:**

In der Regel ist der für den seit Jahrzehnten gebräuchlichen Fall, dass Fahrbetriebsmittel ohne begleitende Umbaumaßnahme den Eigentümer wechseln (z.B. Privatkesselwagen mit gleichbleibendem Ladegut) entstehende verfahrenstechnische Aufwand sowohl für den Antragsteller als auch für die Behörde gering. Dort wo sich das betriebliche Umfeld zur bedenklichen Seite hin ändert (z.B. Befahren von Tunnelstrecken und daher höhere brandschutztechnische Anforderungen, andersartiges Zugsicherungssystem, höheres Geschwindigkeitsniveau, andere Zugabfertigungsmodalitäten und vieles mehr), gibt es jedoch, wie bei Frage 24 erläutert, u.U. sehr wohl Bedenken, die im Zuge des Begutachtungsverfahrens in Behördenvorschreibungen resultieren können. Der tatsächliche Aufwand für Antragsteller und Behörde liegt somit von nahe null bis zu einigen Prozent einer Neuzulassung, wobei in der Regel die Akzeptanz der neuen Eigentümer ohne weiteres gegeben ist, d.h. dass die angekündigten Forderungen der Sachverständigen meist so rechtzeitig erfüllt werden, dass sie im (neuen) Genehmigungsbescheid gar nicht mehr als Vorschreibungen aufscheinen.

**Frage 26:**

Kann dieser (vollkommen überflüssige) Aufwand beim Eigentümerwechsel von Schienenfahrzeugen nicht durch eine ordentliche Erstzulassung nach, für alle Antragsteller gleichermaßen geltende, einheitliche Regelungen des BMVIT (die es leider noch immer nicht gibt) ersetzt werden?

**Antwort:**

Hiezu darf festgehalten werden, dass (auch) Erstzulassungen des BMVIT selbstverständlich "ordentlich" erfolgen, sich jedoch wie oben dargelegt, konkret auf gewisse Umgebungsbedingungen beziehen. Diese - auch international übliche Praxis - hat sich vom technisch-betrieblichen Standpunkt aus, insofern bewährt, als es möglich ist, einfache Betriebsbedingungen z.B. im ländlichen Raum auch in geringeren Anforderungen resultieren zu lassen (siehe Betriebsklassen in neuen europäischen Normen). Würden z.B. Verschieblokomotiven für Anschlussbahnen alle Bedingungen für den Mischverkehr auf Hochleistungsstrecken erfüllen müssen (Aerodynamik, Zugsicherung usw.), so wären sie entweder viel zu teuer oder die Behörde würde mit einer Flut von Anträgen auf Ausnahmebestimmungen zu sog. "einheitlichen Regelungen" konfrontiert.

**Frage 27:**

Warum gibt es weder für den Bau, noch den Betrieb, noch für die Erhaltung und Wartung von Schienenfahrzeugen einheitliche Regelungen des BMVIT (Bau- und Betriebsverordnung)?

**Antwort:**

Ein entsprechender Handlungsbedarf wurde erkannt, und liegt ein erster Antrag auf Akkreditierung einer Werkstätte vor.

Darüber hinaus liegt seit kurzem der Entwurf einer Dienstvorschrift für alle Fahrzeuge, die das Netz der ÖBB befahren, vor, in dem auch - unter Hinweis auf diesbezügliche internationale Regelwerke - die Instandsetzung und Instandhaltung geregelt wird.

**Frage 28:**

Ist die Verwaltungspraxis des BMVIT, die in Frage 28 aufgeworfenen Probleme dem Gutdünken der einzelnen Eisenbahnunternehmen zu überlassen, die ja ihre Regelungen selbst erlassen ("Dienstvorschriften"), mit der Aufsichtspflicht des BMVIT, z.B. gemäß § 13 Abs. 3 vereinbar?

**Antwort:**

In der Annahme, dass diese Frage auf Frage 27 Bezug nimmt, wird hiezu festgestellt, dass die in §19 EisbG 1957 festgelegten Pflichten des Eisenbahnunternehmens grundsätzlich ausreichend erscheinen, im Einklang mit den für jedes Eisenbahnunternehmen gültigen behördlich genehmigten Dienstvorschriften einen sicheren Eisenbahnverkehr zu gewährleisten. Es erscheint weder erstrebenswert noch realistisch, jedes Detail in Regelwerken festzuschreiben. Des weiteren wird hiezu auf Frage 26 verwiesen.

**Frage 29:**

Erlaubt das BMVIT durch diese Verwaltungspraxis nicht auch einen Wettbewerb der einzelnen Eisenbahnunternehmen über den Sicherheits- und Ausbildungsstandard, bei dem das Eisenbahnunternehmen, das den niedrigsten Standard hat, im Vorteil ist?

**Antwort:**

Abgesehen von den in Frage 27 erläuterten Aktivitäten besteht, wie mir berichtet wird im Gegensatz zu vereinzelt Entwicklungen im Ausland diese Gefahr in Österreich nicht. Es wird aber die weitere Entwicklung beobachtet und notwendigenfalls ohne unnötige Überreglementierung eingeschritten.

**Frage 30:**

Ist der Schienen Control GmbH bewusst, dass das BMVIT von ihr auch im Sinne der o.a. Beantwortung 3674/AB XXI.GP "Fragen 1, 2 und 7" auch Überprüfungen hinsichtlich Sicherheit und Qualifikation erwartet?

**Antwort:**

Gemäß § 57 Abs. 2 bedürfen die allgemeinen Geschäftsbedingungen sowie deren Änderungen der Genehmigung durch die Schienen-Control Kommission; diese ist zu erteilen, wenn die allgemeinen Geschäftsbedingungen oder deren Änderungen den Bestimmungen dieses Abschnittes (gemeint ist somit der Abschnitt IV a. des EisbG) nicht entgegen stehen.

Die Schienen-Control Kommission wurde in Entsprechung des Art. 6 MRK als unabhängige

Kommission mit richterlichem Einschlag im EisebG installiert, da bei den von der Kommission zu treffenden Entscheidungen privatrechtliche Interessen berührt werden. Aufgabe der Kommission gemäß § 59 Abs.2 EisebG ist es, AGB, in welchen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Bedingungen für den Zugang zu ihrer Infrastruktur und sonstige Leistungen und Anlagen feststellen, auf mögliches Diskriminierungspotential zu untersuchen.

Die Genehmigung von AGB haben den Sinn, dass alle Vertragspartner unter den gleichen Bedingungen und Voraussetzungen Verträge miteinander abschließen, ohne zu diskriminieren oder diskriminiert zu werden.

In keiner Bestimmung des Abschnittes IVa EisebG ist die Überprüfung hinsichtlich Sicherheit und Qualifikation durch die für die Genehmigung der AGB zuständigen Schienen-Control Kommissionen vorgesehen.

Vorschriften über die Sicherheit und Qualifikation enthalten unter anderem die §§19 und 21 EisebG, diese jedoch sind nicht Teil des Abschnittes IVa. des EisebG. Eine Verbindung der Genehmigung von AGB mit einer generellen Kontrolle hinsichtlich Sicherheit und Qualifikation seitens der Schienen-Control Kommission ist daher aus Sicht der SCG, als geschäftsführende Stelle für die Schienen-Control Kommission, auszuschließen.

**Frage 31:**

Falls die Schienen Control GmbH diese Sicherheitsüberprüfungen nicht durchführt, sieht das BMVIT dann Handlungsbedarf?

**Antwort:**

Im Rahmen des Eisenbahngesetzes sind die einzelnen Aufgaben bzw. Zuständigkeiten der Eisenbahnbehörde bzw. der Schienen-Control GmbH und der Infrastrukturbetreiber klar geregelt.

**Fragen 32 und 33:**

ÖBB und Ministerium sind nun annähernd 33 Jahre getrennt, weshalb gibt es dann trotz des offensichtlichen Bedarfs noch immer keine einheitlichen technischen Regelungen des BMVIT, weshalb immer noch die ÖBB den "Lückenbüßer" spielen müssen?

Im Bergwesen sind sowohl der "Betrieb" als auch die erforderlichen Ausbildungen alle durch Verordnungen geregelt, bis wann wird das Eisenbahnwesen diesen Standard erreichen?

**Antwort:**

Es ist wohl bekannt, dass vor 33 Jahren (mit dem Bundesbahngesetz 1969) eine Verselbstständigung der Geschäftsführung der ÖBB von der Ministerialorganisation begonnen hat. Seit dem Bundesbahngesetz 1992 sind die ÖBB eine Gesellschaft mit eigener Rechtspersönlichkeit.

Wie auch in der pari. Beantwortung 3674/AB XXI.GP zur Frage 13 ausgeführt, herrschte im Eisenbahnbereich bislang ein System vor, 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 identische Regelungen gelten mussten.

Auch in der derzeitigen Übergangsphase der EU-Liberalisierung im Eisenbahnbereich sind die (eisenbahnbehördlich genehmigten) Dienstvorschriften der Eisenbahnunternehmen eine durchaus geeignete Grundlage für den Eisenbahnbetrieb, bis einschlägige Verordnungen des BMVIT in Kraft treten können. An solchen Verordnungsregelungen wird derzeit gearbeitet. Bedingt durch die

Entwicklung des Gemeinschaftsrechtes der EU werden die Regelungsinhalte mittelfristig auch dem jeweiligen Stand des EU-Rechtes anzupassen sein.

**Fragen 34 und 35:**

Wenn der (bundesweite) Umleitungsverkehr möglich ist, weshalb dann die Einschränkung des Betriebes mittels Rahmendienstvorschriften auf ausgewählte Strecken?

Wenn der (bundesweite) Umleitungsverkehr möglich ist, wie wird das Vorliegen der Voraussetzungen für zukünftige, nicht bekannte Umleitungsstrecken geprüft? Die bisherigen "Rahmendienstvorschriften" sehen keine Einschränkung des Umleitungsverkehrs auf bestimmte Strecken vor.

**Antwort:**

Wie bereits zu Frage 1 ausgeführt, wurde für eine auch handhabbare und praxisbezogene Umsetzung die Möglichkeit von Umleitungsverkehren, jedoch nur in dem vom Infrastrukturunternehmen vorgegebenen Umfang sowie Streckenvorgaben, vorgesehen, da der Fall einer "Streckenblockierung" unvorhergesehen eintreten kann und in diesem Fall - wie auch in der Anfrage ausgeführt - eine kurzfristig einzurichtende Umleitung umfasst ist.

**Frage 36:**

Wie erfolgt die Prüfung, ob die Anforderungen zum Erlangen der ausländischen Befugnisse den Anforderungen der Triebfahrzeugführer-Verordnung wirklich inhaltlich gleichgehalten werden können?

**Antwort:**

Bei der Prüfung bedient sich das BMVIT gemäß § 26 Abs. 2 der Triebfahrzeugführer-Verordnung (TFVO), der unter § 16 leg. cit. angeführten Prüfungskommission oder einzelner Prüfungskommissäre.

**Fragen 37 bis 39:**

Wie erfolgt die psychische und physische Tauglichkeitsuntersuchung für andere Eisenbahnunternehmen als die ÖBB, wie wird die Durchführung kontrolliert?

Gibt es für die psychische und physische Tauglichkeitsuntersuchung andere als die (Zitat) "ÖBB-relevanten Festlegungen"?

Bis wann wird das BMVIT für die psychische und physische Tauglichkeitsuntersuchung EINHEITLICHE Regelungen erlassen, oder wird hier der offensichtliche Handlungsbedarf wirklich nicht erkannt?

**Antwort:**

Das Vorliegen unter anderem der Voraussetzung der geistigen und körperlichen Eignung ist von der zuständigen Triebfahrzeugführer-Prüfungskommission festzustellen (siehe § 4 Z 2 und § 19 TFVO). Dabei sind die in der Anfrage als ÖBB-relevante Festlegungen bezeichneten Bestimmungen eine geeignete Grundlage in der Übergangsphase der EU-Liberalisierung im Eisenbahnbereich (siehe auch die Fragen 32 und 33).

**Frage 40:**

Bis wann wird das BMVIT diese Verordnungen über bauliche und betriebliche präsentieren, weshalb übernimmt das BMVIT nicht die analogen Regelungen der BRD oder der Schweiz, wo die jeweiligen Ministerien ihren Regelungspflichten nachkommen?

**Antwort:**

1957 hat der Gesetzgeber die Entscheidung getroffen, die zwischen 1938 und 1945 übernommenen deutschen Bestimmungen durch eigene österreichische Regelungen zu ersetzen. Neben Systemunterschieden bestehen auch erhebliche Unterschiede zur Rechtsordnung in Deutschland und der Schweiz. Eine "Übernahme" dieser Bestimmungen ist schon aus diesem Grund nicht möglich.

Selbstverständlich wurden aber sowohl die einschlägigen Bestimmungen Deutschlands und der Schweiz bei der Ausarbeitung der in der Anfrage mehrmals angesprochenen Eisenbahnverordnung 2002 berücksichtigt. Hiezu ist aber ein eingehender Vergleich mit dem Bestand in Österreich erforderlich, um sachlich nicht rechtfertigbare Abweichungen von der bisherigen Rechtslage zu vermeiden.

In diesem Zusammenhang darf nicht übersehen werden, dass die Erarbeitung einer derartigen Verordnung einen erheblichen Aufwand erfordern würde. Gerade im Hinblick auf die derzeitige Erstellung von technischen Spezifikationen durch ein von der Europäischen Kommission eingesetztes Gremium wäre es nicht vertretbar, erhebliche Personalkapazitäten in die Ausarbeitung von Detailbestimmungen zum Bau zu investieren, wenn bereits erkennbar ist, dass diese Detailbestimmungen in kürzester Zeit ohnehin durch Rechtsakte der Europäischen Kommission zu ändern sein werden.

**Frage 41:**

Wenn das Eisenbahngesetz klare Erfordernisse für den Erwerb einer Konzession als Eisenbahnunternehmen festlegt, weshalb dann statt der erforderlichen Nachweise (Zitat) folgende Verwaltungspraxis: *"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."* (Zitat aus einem Schreiben des BMVIT vom 21.6.2001; nicht an alle Eisenbahnunternehmen ergangen)?

**Antwort:**

Zum Prüfungsumfang verweise ich auf die erfolgten Ausführungen zu Frage 1.

Dem zitierten Schreiben ging die Einladung an bereits bestehende Eisenbahnverkehrsunternehmen zu einer Besprechung am 21.6.2002 im Hinblick auf jeweils anfallende konkrete und aktuelle Verkehrsleistungen und die damit verbundenen Vorgangsweisen voran. Die Versendung des zitierten Schreibens erfolgte sodann als Zusammenfassung dieser Besprechung.

Darüberhinaus sind die Voraussetzungen, vorzulegende Unterlagen oder Prüfungsumfang der Behörde sowie die nach einer Konzession erforderlichen Schritte für neue Antragsteller in einem aufliegenden und in der nächsten Zeit auch im Internet abrufbaren Informationspapier ausführlich dargestellt.

**Frage 42:**

Wie kontrolliert das BMVIT, ob die Eisenbahnunternehmen ihren in der Anfragebeantwortung 3674/AB XXI.GP, Frage 15 der Anfrage Nr. 3703/J-NR/2002 dargestellten Verpflichtungen nachkommen?

**Antwort:**

Die Kontrolle des Wartungszustands der Fahrbetriebsmittel erfolgt gemäß Eisenbahngesetz durch periodische Prüfungen staatlich autorisierter bzw. akkreditierter Stellen.

Wie bereits in der Antwort auf die von Ihnen zitierte Frage 15 der Anfrage 3703/J-NR/2002 erläutert, sind die Erhaltungsarbeiten an Schienenfahrzeugen in behördlich genehmigten Rahmenvorschriften, wie M31, M60, M61 bei den ÖBB, geregelt. Private Eisenbahnen haben auf die tatsächlichen Notwendigkeiten abgestimmte analoge Regelwerke. Die Einhaltung dieser Vorschriften erfolgt primär über die interne Qualitätssicherung sowie im Rahmen der Betriebsleitungsverantwortung. Im Rahmen der personellen Möglichkeiten kontrollieren die Sachverständigen des bmvit bei konkreten Umbaumaßnahmen, sowie im Falle von Eigentümerwechsel und sonst stichprobenweise, wobei betont wird, dass aufgrund internationaler Verpflichtungen die Revisionen an Schienenfahrzeugen außen angeschrieben werden und somit Fristüberschreitungen leicht feststellbar sind und über die Mängel an angetriebenen Fahrzeugen und Reisezugwagen schriftliche Aufzeichnungen für jedes einzelne Fahrzeug geführt werden. Eine Reform des Regelwerks, das dann einheitliche Regeln für alle Benutzer der ÖBB-Infrastruktur festschreiben wird, liegt derzeit dem bmvit zur Begutachtung vor.

**Frage 43:**

Welche Beurteilungsgrundlagen, welche Überprüfungsprotokolle, welche anderen Unterlagen wurden anlässlich des Inkrafttretens des Deregulierungsgesetzes an die Behörden der Länder übergeben?

**Antwort:**

Hinsichtlich der angesprochenen Beurteilungsgrundlagen wäre darauf zu verweisen, dass die Behörden der Länder, sofern das erforderliche Fachwissen nicht durch Amtssachverständige abgedeckt wird, sich nichtamtlicher Sachverständiger bedienen können.

Zur Information der Eisenbahnexperten in den Ländern wurden aber bereits zwei Informationsveranstaltungen durchgeführt und vereinbart, nach Vorliegen von Erfahrungen weitere durchzuführen.

Die Übergabe von "Unterlagen" und "Überprüfungsprotokollen" ist nicht erforderlich, weil es Pflicht der Eisenbahnunternehmen ist, das Vorliegen von behaupteten Bewilligungen (Baugenehmigung, sonstige Genehmigungen, etc) oder durchgeführten Überprüfungen gegenüber der nunmehr zuständigen Behörde nachzuweisen. Es wurde auch nicht als zweckmäßig angesehen, sämtliche vorhandenen Verwaltungsakte an die nunmehr zuständigen Landeshauptmänner zu versenden.

**Frage 44:**

Weshalb hat das BMVIT die gemäß § 95 Abs. 3 erforderliche Veröffentlichung der "österreichischen Normen, mit denen europäische Normen umgesetzt werden, und ein Verzeichnis der gebräuchlichen Normen und technischen Spezifikationen" nicht wie im Interoperabilitätsgesetz vorgesehen am 1.6.2002 im Internet veröffentlicht?

**Antwort:**

§ 114 Abs. 4 EibG bezieht sich auf das Inkrafttreten der Bestimmungen des Interoperabilitätsgesetzes. Für den § 95 Abs. 3 EibG bedeutet dies einen Monat nach dem der Kundmachung folgenden Monatsersten, somit den in der do. Anfrage angeführten 1.6.2002. Der § 95 Abs 3 des EibG in der Fassung des BGBl vom 26.4.2002 enthält die konkrete Bestimmung einer Veröffentlichung im Internet, jedoch ist in dieser Bestimmung selbst keine bestimmte Frist für diese Veröffentlichung vorgesehen.

**Frage 45:**

Das Vertragsverletzungsverfahren dürfte zwar eingestellt werden, bis wann wird Österreich die Richtlinie 96/48 der EU auch inhaltlich umsetzen (Umsetzung der bereits erschienen TSI in nationale Regelwerke)?

**Antwort:**

Die Europäische Kommission hat mittlerweile ihre Klage gegen die Republik Österreich wegen Verletzung ihrer Verpflichtungen aus der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems in der Form, dass sie nicht die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften erlassen hat, um dieser Richtlinie nachzukommen, zurückgenommen.

Die für die Teilsysteme "Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung", "Instandhaltung", "Betrieb", "Fahrzeuge", "Infrastruktur" und "Energie" existenten technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) wurden in der Rechtsform von Kommissionsentscheidungen erlassen und sind unmittelbar anzuwenden. Eine gesonderte Umsetzung dieser TSI in Form von Bundesgesetzen oder Verordnungen ist somit nicht erforderlich.

**Frage 46:**

Weshalb hat sich das BMVIT nach der Beschäftigung mit dem Thema Sicherheit von Eisenbahntunneln in den Jahren 1995 -1998, nach hunderten Stunden Aufwand und verschiedenen Vorschlägen an den Bundesfeuerwehrverband vom Thema Tunnelsicherheit verabschiedet und es den einzelnen Eisenbahnunternehmen überlassen bzw. "befragt diese lediglich"?

**Antwort:**

Es entspricht nicht der Tatsache, dass sich das bmvit nach den gesetzten Aktivitäten in den Jahren 1995 bis 1998 von der Thematik "Tunnelsicherheit" verabschiedet und die Lösung offener Fragen den Eisenbahnunternehmen überlassen hat. Vielmehr ist richtig, dass die Brandkatastrophen im Mont Blanc-Straßentunnel und im Tauernstraßentunnel zum Anlass genommen wurden, sämtliche bestehende Eisenbahntunnel mit einer Länge von mehr als 1000 Metern einer sicherheitstechnischen Überprüfung unter besonderer Berücksichtigung des Brandschutzes zu unterziehen. Hauptaugenmerk wurde dabei insbesondere auf Vollständigkeit, Anwendbarkeit und Eignung der vorhandenen Konzepte und Pläne in der Praxis sowie auf eventuell erforderliche Ergänzungen und alternative Lösungen gelegt. Über diesen qualitativen Ansatz hinaus wurden die Eisenbahntunnel nach einem gesondert erarbeiteten Bewertungsschema in Risikogruppen eingeteilt, denen konkrete Standardmaßnahmen zur Erhöhung des Sicherheitsniveaus zugeordnet wurden.

Darüber hinaus wurde die Firma Basler & Partner beauftragt, besondere Maßnahmen für die sieben längsten Eisenbahntunnel in Österreich im Hinblick auf Notwendigkeit, Zweckmäßigkeit und

Kosten vertiefend zu untersuchen. Für die weiterführenden Untersuchungen wurde nachstehende Vorgangsweise gewählt, wobei das Schwergewicht auf eine Darstellung und Quantifizierung möglicher Ereignisszenarien gelegt wurde:

- Aktualisierung bereits vorhandener Risikoanalysen
- Erörterung genereller Fragen (z. B. bauliche Ausgestaltung, Betriebsabwicklung)
- Prüfung konkreter Maßnahmen (z. B. zusätzliche Notausstiege, zweite Tunnelröhre, Synergien mit parallel verlaufenden Straßentunnel, Verzicht auf Gleiswechsellmöglichkeiten)
- Adaptierung der bestehenden Sicherheitskonzepte.

Unter Zugrundelegung der Ergebnisse dieser Überprüfungen wurde ein Maßnahmenpaket erarbeitet, das in den nächsten Jahren umgesetzt werden soll. Dieses Maßnahmenpaket sieht unter anderem vor, Eisenbahntunnel mit einer Länge von mehr als 500 Meter mit Standardmaßnahmen für die Selbstrettung und für die Unterstützung der Einsatzorganisationen (Gehwege, Beleuchtung, Handläufe, Fluchtwegkennzeichnungen, Fernsprech- und Funkeinrichtungen, Löschleitungen, Rettungsplätze, Zufahrten für Einsatzkräfte). Des weiteren sind Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit im Arlbergtunnel (Errichtung von Querschlägen zum annähernd parallel verlaufenden Straßentunnel in Abständen von rund 850 Meter), im Galgenbergtunnel (Errichtung von zwei zusätzlichen Notausgängen), im Sittenbergtunnel (Errichtung von vier seitlichen Notausgängen), im Zammertunnel (Errichtung eines seitlichen Notausganges) und im Tauerntunnel (Errichtung einer zweiten Tunnelröhre mit Querschlägen im Abstand von rund 500 Meter) vorgesehen.

Die Finanzierung dieser Maßnahmen wurde im GVP aufgenommen und wird entsprechend der Prioritätenreihung übertragen.

Zusammen mit den Eisenbahnunternehmen und Errichtungsgesellschaften hat das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie dem österreichischen Bundesfeuerwehrverband im Rahmen der Ausarbeitung einer Richtlinie "Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln bei Haupt- und Nebenbahnen; Anforderungen des Brand und Katastrophenschutzes" in den Jahren 1995 bis 1998 eisenbahnspezifisches Fachwissen zur Verfügung gestellt. Diese Beziehung von Betroffenen bei der Ausarbeitung wurde offensichtlich auch vom Österreichischen Bundesfeuerwehrverband als zweckmäßig angesehen. Diese Richtlinie des österreichischen Bundesfeuerwehrverbandes wurde 1999 vorläufig und 2000 endgültig erlassen.

Die Oberste Eisenbahnbehörde konnte auf den Inhalt dieser Richtlinie nach dem Diskussionsprozess keinen Einfluss nehmen, nachdem die technischen Fragen erschöpfend geklärt waren. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse dieser intensiven fachlichen Auseinandersetzung mit der Tunnelsicherheit wurden von der Eisenbahnbehörde nach 1998 zahlreiche weitere Maßnahmen zur Feststellung und Erhöhung der Tunnelsicherheit getroffen bzw. wird im Rahmen der eisenbahnrechtlichen Verfahren jeweils erforderlichenfalls eine konkrete Festlegung der spezifischen Anforderungen getroffen.

**Frage 47:**

Weshalb agiert das BMVIT bei Bauverhandlungen zu Tunnels nicht wie eine Behörde, sondern wie ein Notar, da es nicht entscheidet, sondern den Eisenbahnunternehmen vorschreibt, Verträge mit Feuerwehren abzuschließen? Ist diese Praxis gesetzeskonform?

**Antwort:**

Wie bei allen Bauvorhaben ist es Aufgabe des Bauwerbers, die Planungen abzuschließen und einen Bauentwurf zu erstellen. Aufgabe der Behörde ist es, ein Ermittlungsverfahren durchzuführen, um feststellen zu können, ob die Genehmigungsvoraussetzungen vorliegen.

Die Genehmigungsvoraussetzungen beschränken sich dabei nicht nur auf technische Fragen des Eisenbahnwesens. Die Behörde hat gemäß § 35 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957 vielmehr im Rahmen der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung über alle gegen das Bauvorhaben erhobenen Einwendungen sowie über alle sonst vom Bauvorhaben berührten Interessen zu entscheiden. Aus eben diesem Grunde ist auch den Dienststellen des Bundes, der Länder und Gemeinden, deren örtlicher Wirkungsbereich durch die geplante Eisenbahn berührt wird, Gelegenheit zu geben, zu dem Bauentwurf Stellung zu nehmen. Bei der Beurteilung der öffentlichen Interessen sind von der Behörde daher auch Vorbringen zu berücksichtigen, die sich auf Regelungen stützen, die nicht vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie stammen (zB neben Brandschutz auch Umweltschutz).

Die Pflicht zum Abschluss eines Vertrages mit den Feuerwehren bezieht sich offensichtlich, wie in den parlamentarischen Anfragen Nr. Nr. 3752/J-NR/2002 und Nr. 4152/J-NR/2002, auf das Verfahren betreffend die Inbetriebnahme des Siebertunnels. Wie in den Anfragebeantwortungen zu diesen Anfragen dargestellt, bestand im konkreten Verfahren zwischen der Antragstellerin, den österreichischen Bundesbahnen und der Stellungnahme der Einsatzorganisationen beim Verfahren betreffend den Siebertunnel im Rahmen der Ortsverhandlung kein Konflikt. Es wäre der Behörde verwehrt gewesen, im Rahmen einer Genehmigung zu entscheiden, die Antragstellerin dürfe keinen Vertrag mit den Feuerwehren abschließen.

Aber selbst wenn in einem Verfahren einander zwei oder mehrere Parteien mit einander widersprechenden Ansprüchen gegenüber stünden, so wäre gemäß § 43 Abs. 5 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes der Verhandlungsleiter verpflichtet, auf das Zustandekommen eines Ausgleiches dieser Ansprüche mit den öffentlichen und den von den anderen Beteiligten geltend gemachten Interessen hinzuwirken. Durch die Aufforderung, einen Ausgleich herzustellen, kommt die Behörde sohin ihren gesetzlichen Pflichten nach.

Überdies wird die Beziehung der Feuerwehren, die in einem Katastrophenfall die Rettung von Personen unter Einsatz des eigenen Lebens und der Gesundheit durchführen, nicht als "Abschieben der Entscheidung" angesehen. Die Beziehung der mit dem Einsatz betrauten und mit entsprechendem Fachwissen ausgestatteten Einsatzorganisationen ist auch unter dem Gesichtspunkt der Sicherstellung des Rettungskonzeptes erforderlich, nämlich ob unter Berücksichtigung der vorgesehenen baulichen Maßnahmen ein Rettungseinsatz erfolgreich durchführbar erscheint.

**Frage 48:**

Ist dem BMVIT bewusst, dass mit der in den Fragen 46 und 47 dargestellten Verwaltungspraxis aufgrund der Schlechterstellung der Schiene gegenüber der Straße ein Verstoß gegen die Intention der EU - in verschiedenen Dokumenten dargestellt - vorliegt? Bis wann wird dieser Verstoß behoben?

**Antwort:**

Eine Ungleichbehandlung zwischen Straße und Schiene rührt daher, dass der Nationalrat im Katastrophenfondgesetz eine pauschale finanzielle Abgeltung für den Einsatz der Feuerwehren in Straßentunnels beschlossen hat, in Eisenbahntunnels jedoch nicht, sodass die Frage der finanziellen Abgeltung jedesmal im Einzelfall zu verhandeln ist. Es ist jedoch unbestritten, dass die Mitwirkung der Einsatzorganisationen bei Unfällen in Eisenbahntunnels als Bestandteil des Rettungskonzeptes unbedingt erforderlich ist. Bis jetzt konnte allerdings auf dem Verhandlungsweg noch immer eine Einigung zwischen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen und den Einsatzorganisationen gefunden werden.