

4160/AB XXI.GP

Eingelangt am: 09.09.2002

*Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4152/J-NR/2002 betreffend Feuerwehren und Tunnelsicherheit bei Straßen- und Eisenbahntunnel, die die Abgeordneten Binder und Genossinnen am 9. Juli 2002 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil:

In der parlamentarischen Anfrage Nr. 3752/J-N R/2002 wurde die Frage 5 mit der Feststellung eingeleitet: "Angelegenheiten der Feuerwehr sind in Österreich Landessache." Auch die Eisenbahnbehörde ging bislang von dieser Prämisse aus und es kam bisher im Rahmen von eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren zu keinen Problemen. Erst als dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ein Gutachten des Verfassungsdienstes des Landes Niederösterreich übermittelt wurde, das zum Ergebnis kam, dass dem Land eine Kompetenz für die Zuständigkeit zur Rettung von Personen, der Brandbekämpfung und die Leitung der Katastrophenhilfe nach Zwischenfällen auf Eisenbahnen nicht zukäme, wurde das Bestehen eines Auffassungsunterschiedes erkannt.

Zur Klärung von allgemeinen Rechtsfragen im Zusammenhang mit verfassungsrechtlichen Fragen sind im Bereich des Bundes beim Bundeskanzleramt sowie in den Ämtern der Landesregierungen eigene Organisationseinheiten eingerichtet die auf derartige Rechtsfragen spezialisiert sind. Es ist nicht erkennbar, welcher Nachteil darin liegen soll, dass eine Rechtsfrage unter Hinzuziehung der hiezu berufenen Experten geklärt werden soll. In der Anfrage selbst werden Nachteile angeführt, die aus einer unklaren Rechtslage resultieren.

Soweit die Kompetenzfrage mit der Zuständigkeitsfrage bzw. mit der Frage vermischt wird, ob es sich bei einer Anlage um eine Eisenbahnanlage handelt, ist auf die jüngste Judikatur des Verfassungsgerichtshofes zu verweisen (VfGH vom 25. Juni 1999, G 256/98, VfSlg. 15.552). Die aufgeworfenen Rechtsfragen im Zusammenhang mit der Kompetenz für die Zuständigkeit zur Rettung von Personen, der Brandbekämpfung und die Leitung der Katastrophenhilfe nach Zwischenfällen auf Eisenbahnen betreffen im Übrigen nicht die in § 11 Eisenbahngesetz 1957 angesprochenen Vorfragen.

Gerade die der Eisenbahnbehörde auferlegte Verantwortung gebietet es, die mit Tunnelsicherheit im Zusammenhang stehenden Rechtsfragen rasch, in allgemein nachvollziehbarer Weise und mit der gebotenen Rechtssicherheit zu lösen.

Frage 1:

Wie hoch sind die Kosten, die den Ö6B durch den monatelangen Stillstand im Siebertunnel aufgrund der Bescheidvorschreibungen entstanden sind?

Antwort:

Zunächst wird bemerkt dass die monatelange Beschränkung des Verkehrs auf den Güterverkehr nicht, wie in der Anfrage behauptet, auf eine Bescheidvorschreibung zurückzuführen war. Vielmehr konnte die Inbetriebnahme des Tunnels durch die österreichischen Bundesbahnen - wie bereits in der Beantwortung 3747/AB dargestellt - nicht wie vorgesehen erfolgen, weil die von der Antragstellerin vorgesehenen organisatorischen Maßnahmen, die dem Baugenehmigungs- und Betriebsbewilligungsbescheid zugrunde lagen (Übereinkommen mit den Feuerwehren), nicht zeitgerecht umgesetzt und somit die Bedingungen für die rechtskräftig erteilte Betriebsbewilligung nicht erfüllt werden konnten. Wenn eine Antragstellerin im Rahmen einer Ortsverhandlung (aufgrund von Forderungen der beigezogenen Feuerwehren) von sich aus erklärt, es werde ein Vertrag mit den Feuerwehren geschlossen, so handelt es sich auch dann um keine von der Behörde verfügte Vorschrift, wenn diese Zusage im Genehmigungsbescheid vermerkt wird.

Die Österreichischen Bundesbahnen haben mitgeteilt, dass der Verkehr bereits durch den Siebertunnel abgewickelt werde. Die seinerzeitige Situation hätte sich primär in nicht lukrierten Fahrzeitreserven ausgewirkt, wobei die damit zusammenhängenden Betriebserschwerungskosten nicht ermittelt werden konnten.

Frage 2:

Auf welche rechtliche Grundlage stützt sich der Wunsch des BMVIT, die ÖBB mögen alle Abstimmungen mit den Gebietskörperschaften abstimmen?

Antwort:

Nach § 34 Abs. 3 des Eisenbahngesetzes 1957 ist den Dienststellen des Bundes, der Länder und Gemeinden, deren örtlicher und sachlicher Wirkungsbereich durch die geplante Eisenbahn berührt wird, Gelegenheit zu geben, zu dem Bauentwurf Stellung zu nehmen.

Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ist überdies keine allumfassende Genehmigung. Nach der Rechtsordnung können zusätzliche Genehmigungen (sowohl nach Bundes- als auch nach Landesrecht) erforderlich sein.

Es sollte jedenfalls vermieden werden, ein Bau- und Betriebsprogramm nach dem Eisenbahngesetz zu genehmigen oder auch nur zu behandeln, wenn dieses in der vom Eisenbahnunternehmen im Rahmen des Antrags festgelegten Form wegen anderer Bestimmungen gar nicht umgesetzt werden kann. Es wird als unzweckmäßig und verwaltungsökonomisch nachteilig angesehen, wenn allfällige Mängel des Bauentwurfs erst im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens (also nach Abschluss der Planung und Beziehung von betroffenen Bürgern und Sachverständigen) hervorkommen, nur weil eine vorherige Befassung der betroffenen Gebietskörperschaften unterlassen wurde. Durch eine frühzeitige Kontaktaufnahme mit den Betroffenen schon in der Planungsphase

lassen sich verlorene Aufwände leicht vermeiden. Insbesondere die in der parlamentarischen Anfrage Nr. 3752/J-NR/2002 angeführten Verzögerungen lassen sich nur durch eine vorausschauende Planung vermeiden.

Frage 3:

Die Beantwortung enthält nur Maßnahmen bzw. Regelwerke, die nicht vom BMVIT stammen. Obwohl das BMVIT zuständige Behörde ist, beschränkt sich das Ministerium auf eine rein passive Rolle, eine Beobachterrolle. Weshalb möchte das BMVIT die Entscheidungen abschieben?

Antwort:

Wie bei allen Bauvorhaben ist es Aufgabe des Bauverbers, 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).

Wie bereits in der Anfragebeantwortung der parlamentarischen Anfrage Nr. 3752/J-NR/2002 und zur Frage 1 dargestellt, bestand 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 miteinander widersprechenden Ansprüchen gegenüber stehen, so ist 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 erforderlich, ob unter Berücksichtigung der vorgesehenen baulichen Maßnahmen ein Rettungseinsatz erfolgreich durchführbar erscheint.

Frage 4:

Welche Funktion hätte das BMVIT nach erfolgter Abschiebung dieser Kompetenz überhaupt noch?

Antwort:

Soweit mit dieser Frage die Kompetenz für die Zuständigkeit zur Rettung von Personen, der Brandbekämpfung und die Leitung der Katastrophenhilfe nach Zwischenfällen auf Eisenbahnen gemeint ist, wäre zunächst festzuhalten, dass es nicht um die "Abschiebung" der Kompetenz, sondern, wie bereits ausgeführt, um die Feststellung geht, ob diese Kompetenz tatsächlich dem Bund oder den Ländern zukommt.

Frage 5:

Wann wird das BMVIT selbst tätig werden, und sich nicht mehr überwiegend auf die von dritter Seite zur Verfügung gestellten Unterlagen verlassen?

Antwort:

Es trifft nicht zu, dass sich das bmvit "überwiegend auf die von dritter Seite zur Verfügung gestellten Unterlagen" verlässt. Soweit Unterlagen nicht ohnehin unter der Federführung oder zumindest der Einbindung von fachkundigen Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie erstellt werden (vgl. etwa die Richtlinie des Österreichischen Bundes-Feuerwehrverbandes ÖBFV-RL A-12 betreffend "Bau und Betrieb von neuen Eisenbahntunneln bei Haupt- und Nebenbahnen - Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes" vom 28. Februar 2000), werden Unterlagen vor der Heranziehung als Beurteilungsgrundlage in Genehmigungsverfahren stets darauf überprüft, ob und gegebenenfalls welche Widersprüche zum Stand der technischen Entwicklung bestehen.

Frage 6:

Stimmt es, dass das zweitgrößte Eisenbahnunternehmen Österreichs, zu einem Zeitpunkt, als es noch in Ihrer Zuständigkeit war, die Anregung des "Tunnelsicherheitschecks" in dem Sinne beantwortet hat, dem BMVIT seien ohnehin alle Unterlagen aus den Genehmigungsverfahren bekannt?

Antwort:

Im November 2000 wurde an alle zu diesem Zeitpunkt in die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie fallende Eisenbahnen ein standardisierter umfangreicher Fragenkatalog übermittelt, der neben der sicherheitstechnischen Überprüfung unter besonderer Berücksichtigung des Brandschutzes auch auf die Erfassung der bestehenden Tunnel mit mehr als 1000 m Länge in Österreich abzielte. 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. Hierbei war zu berücksichtigen, dass die Eisenbahnunternehmen gemäß § 19 Abs. 1 Eisenbahngesetz 1957 auch dazu verpflichtet sind, die Eisenbahn unter Berücksichtigung der Sicherheit der Ordnung und der Erfordernisse der Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs zu bauen, zu erhalten und zu ergänzen.

Vom zweitgrößten Eisenbahnunternehmen Österreichs wurde eine ausführliche Antwort auf die gestellten konkreten Fragen der Eisenbahnbehörde übermittelt. Lediglich zur Frage, nach der Lage und Länge der Tunnel wurde im Hinblick auf die besondere Situation bei U-Bahnen einstmehllich auf eine gesonderte Darstellung verzichtet.