

4179/AB XXI.GP

Eingelangt am: 10.09.2002

BM für Verkehr, Innovation und Technologie:

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4182/J-NR/2002 betreffend die Gefährdung der Gesundheit der österreichischen Bevölkerung sowie des Wirtschaftsstandorts Österreich aufgrund des Fehlens von Regelungen durch das BMVIT (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) über Schienenfahrzeuge, die die Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde am 10. Juli 2002 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

I.) Gefährdung der Gesundheit der österreichischen Bevölkerung durch das Nichtvorhandensein von Regelungen des BMVIT über Schienenfahrzeuge

Frage 1:

Stimmt es, dass es für die Emissionen der Verbrennungsmotore von Schienenfahrzeugen keinerlei Regelungen gibt, weder für Feststoffemissionen (Ruß, unverbrannte Feststoffe und andere Partikel) noch für gasförmige Emissionen? Wie hoch ist die bestehende Gesundheitsgefährdung dadurch?

Antwort:

Für Eisenbahnfahrzeuge (mit Ausnahme von Gleisbau- und -Erhaltungsmaschinen, die als Arbeitsmaschinen gelten), bestehen in Österreich, wie auch in anderen Staaten der Europäischen Union, keine rechtsverbindlichen Emissionsgrenzwerte. Dieser Themenkomplex wird vom Europäischen Eisenbahnforschungsgremium "ERRI" seit den 90er Jahren behandelt und mündete in die im UIC-Merkblatt 623 festgelegten Prüfzyklen für Dieselmotoren von Triebfahrzeugen einschließlich von Emissionsgrenzwerten. Alle in den letzten Jahren neu zugelassenen Serienlokomotiven und -triebwagen wurden bzw. werden derartigen Prüfläufen unterzogen.

Frage 2:

Welche Grenzwerte für die Emissionen der Verbrennungsmotore von Schienenfahrzeugen halten Sie für sinnvoll?

Antwort:

Es sind ausschließlich international (zumindest innerhalb der Europäischen Union) harmonisierte Werte, die basierend auf den anerkannten Grenzwerten für den Straßenverkehr, die unterschiedlichen Betriebsbedingungen (v.a. hinsichtlich der Verteilung Teillast-, Volllastbetrieb) für Schienenfahrzeuge berücksichtigen als sinnvoll zu erachten.

Frage 3:

Stimmt es, dass es sogar 2-Takt-Motore bei einzelnen Fahrzeugen ("Kleinwagen") gibt? Wie hoch ist die bestehende Gesundheits- und Umweltgefährdung in diesem Fall?

Antwort:

Zweitakt-Motoren sind derzeit noch in Verwendung in den Diesellokomotiven der Baureihe 2043 (derzeit sind ca. 65 Loks in Bestand, eine Ausmusterung ist im Gange, voraussichtlich ab 2004 ist ein Einsatz nur noch vor Bauzügen d.h. nur mehr geringe Kilometerleistungen), den restlichen derzeit rund 30 kleinen Verschublokomotiven der Baureihen 2060 und 2062 (Ausmusterung weit fortgeschritten) sowie einzelnen Kleinwagen alter Baujahre (in Summe weniger als 5 % des Bestandes an sogenannten Nebenfahrzeugen). Diese in der Mehrzahl schmalspurigen Motorbahnhwagen werden innerhalb der nächsten 2 bis 3 Jahre mit modernen Motoren ausgestattet, die aus den in Frage 8 genannten Gründen aktuellen Abgasnormen entsprechen. Angesichts der äußerst geringen Einsatzzeiten dieser Fahrzeuge kann bereits jetzt von einer Gefährdung der Umwelt insbesondere in Relation zu den sonstigen Emittenten nicht gesprochen werden.

Frage 4:

Stimmt es, dass es in manchen Werkstätten für Eisenbahnfahrzeuge sogar Absaugeinrichtungen gibt, damit die zulässigen MAK-Werte (Mittlere Arbeitsplatzkonzentration) gemäß den geltenden Arbeitnehmerenschutzbestimmungen eingehalten werden können?

Antwort:

Dies trifft zu, weil in den Werkstätten (im Zuge der Wartung) von Dieseltriebfahrzeugen Motoren innerhalb der Hallen im Stillstand betrieben werden müssen. Dasselbe gilt im übrigen auch für ähnlich gelagerte LKW- und Bus-Werkstätten.

Frage 5:

Wie könnten Sie es verantworten, dass Fahrgäste und Anrainer höheren Konzentrationen von Luftschadstoffen aus Schienenfahrzeugen ausgesetzt werden als Arbeitnehmer, weil es vom BMVIT keine entsprechenden Regelungen gibt? Was ist mit Werkstätten, die nicht entsprechend ausgerüstet sind?

Antwort:

Da sich Fahrgäste und Anrainer grundsätzlich nicht in Hallen mit laufenden Dieselmotoren aufhalten, besteht ein gravierender Unterschied zu Werkstätten, der sowohl hinsichtlich der Aufenthaltsdauer als auch der Konzentration der Abgase besteht.

Frage 6:

Stimmt es, dass mit Ausnahme der ÖBB und der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG alle Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Österreichkonzession nur über Dieselfahrzeuge verfügen?

Was bedeutet dies für die Gesundheit der Bevölkerung, sollte nicht elektrische Traktion bevorzugt werden?

Antwort:

Dies trifft nicht mehr zu. Derzeit verfügt die aus der Voest hervorgegangene "Cargo-Serv" bereits über die erste von zwei bestellten elektrischen Hochleistungslokomotiven und ab Herbst eine weitere Privatbahn. Dem bmvit ist bekannt, dass der Betrieb von Dieseltriebfahrzeugen unter dem Fahrdräht technisch und umweltpolitisch suboptimal ist, jedoch stellt eine Diesellokomotive oft die einfachste und v.a. hinsichtlich der Traktionsaufgaben flexibelste Lösung dar, der sich die neuen Inhaber von Österreichkonzessionen zu Beginn Ihrer Aktivitäten bedienen. Bei höherem und regelmäßigen Frachtaufkommen haben praktisch alle Inhaber von Österreichkonzessionen angekündigt, elektrische Lokomotiven beschaffen zu wollen, bzw. solche zur eisenbahnrechtlichen Genehmigung bereits eingereicht, sodass jene wenigen Stück von Diesellokomotiven, die als Einstieg beschafft wurden (auch Dank der Ausrüstung mit modernen Ersatzmotoren) sehr wenig zur Gesamtbelastung der Umwelt beitragen.

Frage 7:

Stimmt es, dass viele Eisenbahnunternehmen für Transportleistungen im Netz der ÖBB gebrauchte Lokomotiven (etwa der uralten DDR-Baureihe 232) beschafft haben? Sind diese Fahrzeuge aus Gesundheits- und Umweltperspektive nicht noch gefährlicher als neue Fahrzeuge?

Antwort

Nein. Die als Notlösung auch von der Eisenbahnbehörde in meinem Haus befristet zugelassenen Leihlokomotiven der genannten DB-Baureihe 232 (russische Herkunft) wurden durch die fortschreitenden Lieferungen der Neubaulokomotiven für die ÖBB entbehrlich und kommen in Österreich nicht mehr zum Einsatz. Derzeit betreibt keine Bahn eine derartige oder unmittelbar vergleichbare Lokomotive in Österreich, und der Eisenbahnbehörde liegt auch kein konkreter Antrag auf Zulassung einer solchen vor. Die Behauptung, dass derartige Lokomotiven zumindest dann, wenn sie nicht über moderne Tauschmotoren verfügen, Mensch und Umwelt stärker belasten, als dies dem Stand der Technik heute entspricht, ist zutreffend. Im übrigen gibt es diesbezüglich technische Probleme auch hinsichtlich der Schallemission, vor allem aber hinsichtlich der Gleisbeanspruchung sowie diverser anderer technischer Parameter, weswegen eine allfällige Zulassung derartiger Altbaulokomotiven sehr restriktiv gehandhabt wird.

Frage 8:

Agiert das BMVIT nicht fahrlässig, wenn es beim Wettbewerb von Eisenbahnunternehmen von Vorteil sein kann, dass Gesundheitsgefährdungen (wie oben beschrieben) zugelassen werden, weil das BMVIT noch immer keinerlei Grenzwerte festgelegt hat?

Antwort

Wie bei Frage 2 bereits erwähnt, sind nationale Grenzwertfestlegungen nicht als sinnvoll anzusehen, weil dieses Problem sich (zumindest bei neuen Motoren) insofern von selbst regelt, als diese in der Regel nicht speziell für Schienenfahrzeuge konstruiert werden, sondern auch in Kraftfahrzeugen, Arbeitsmaschinen oder Schiffen zum Einsatz kommen. Der gerade in einem Land, in dem deutlich über 90% der Verkehrsleistungen der Eisenbahn durch elektrische Traktion erbracht werden, kleine Anteil der im Eisenbahnbereich eingesetzten Verbrennungsmotoren (in Summe ca. 650 Triebfahrzeuge) rechtfertigt daher nicht, gesonderte nationale Grenzwerte festzulegen, um so mehr als diese dem Gedanken des europäischen Marktes zuwiderliefen. Das

Problem stellt sich daher deutlicher in anderen Ländern, in denen zum Unterschied zu Österreich der Anteil der durch Schienenfahrzeuge verursachten Abgasemissionen an den gesamten Verkehrsemissionen einen nennenswerten Prozentsatz erreicht.

Frage 9:

Weshalb setzt sich das BMVIT in EU-Gremien und in anderen internationalen Gremien nicht für die Festlegung von Grenzwerten für die Emissionen von Schienenfahrzeugen auf internationaler Basis ein? Benötigt das BMVIT Unterstützung?

Antwort:

Das bmvit hat, wie Sie in der Einleitung zu Ihrer Anfrage selbst anführen, mit der Schienenverkehrs-Lärmzulässigkeitsverordnung ein Regelwerk geschaffen und damit in mehreren ausländischen und europäischen Gremien eine Vorreiterrolle übernommen. Diese ist deshalb zu betonen, weil Schallemission von vielen Bürgern als das Manko der Umweltverträglichkeit der Eisenbahn empfunden wird. Bezuglich der Abgase der Diesellokomotiven wird dieser Themenkreis im o.g. Gremium ERRI (in dem Österreicher namhaft vertreten sind) behandelt. Die im ERRI vertretenen Länder sind sich darin einig, dass die dort ausgearbeiteten Regelungen angewendet werden sollen.

Frage 10:

Ist der Eindruck richtig, dass die für Gesundheit, für Wirtschaft (Wettbewerb) und Verkehr zuständigen Ressorts Gesetze und Verordnungen im Regelfall erst im Rahmen der Begutachtungsverfahren abstimmen und ihre Maßnahmen nicht schon im Vorfeld abstimmen, wie es die Stellungnahmen der Ressorts im Rahmen der Begutachtungsverfahren vermitteln?

Antwort

Ob die Abstimmung von Maßnahmen im Vorfeld oder im Rahmen des Begutachtungsverfahrens erfolgt, richtet sich grundsätzlich nach den Erfordernissen, wie bestehende Interessenslagen miteinander zweckmäßig abgeklärt werden können. Grundsätzlich dient das Begutachtungsverfahren der Abstimmung zwischen den Ressorts.

II.) Gefährdung des Wirtschaftsstandortes Österreich durch das Nichtvorhandensein von Regelungen des BMVIT über Schienenfahrzeuge**Frage 11:**

Die Bezeichnungen "1016", "1047" und "182" stehen für die annähernd gleiche Lokomotive, eine Entwicklung der Firmen Siemens und Krauss - Maffei. 1016 ist der "Taurus" der ÖBB, als 1047 werden sie an die ungarische Eisenbahn MAV, als 182 an die Deutsche Bahn geliefert. Stimmt es, dass die international gebräuchliche Ausführung der Anlagen für Energieversorgung bzw. Spannungsumwandlung, die ursprünglich vom Lieferkonsortium angeboten wurde, für die Zulassung der ÖBB - Fahrzeuge in Österreich durch Auflagen über "Explosionsschutz" bedeutend verteuerzt wurde?

Antwort:

Seit mehr als 35 Jahren werden bei österreichischen elektrischen Lokomotiven, Triebzügen und Triebwagen ausschließlich explosionssichere Spannungsmesswandler eingebaut. Dieses Betriebsmittel gehört daher zur Standardausrüstung und entspricht der im Gesetz verankerten Forderung nach dem "Stand der Technik".

Frage 12:

Wenn ein Eisenbahnunternehmen, das der Sektorenrichtlinie der EU und daher auch dem Bundesvergabegesetz unterliegt, ein Fahrzeug kauft, muss es dieses entsprechend ausschreiben. Die Ausschreibungsunterlagen sind so auszuarbeiten, dass die Vergleichbarkeit der Angebote sichergestellt ist und die Preise ohne umfangreiche Vorarbeiten und ohne Übernahme nicht kalkulierbarer Risken von den Bietern ermittelt werden können. Die Beschreibung der Leistung und die sonstigen Bestimmungen sind so abzufassen, dass sie in derselben Fassung sowohl für das Angebot als auch für den Leistungsvertrag verwendet werden können. Von den Angeboten, die nach dem Ausscheiden übrig bleiben, ist der Zuschlag dem technisch und wirtschaftlich günstigsten Angebot gemäß den in der Ausschreibung festgelegten Kriterien zu erteilen (Bestbieterprinzip).

Wie ist die Erstellung vollständiger Ausschreibungsunterlagen ohne das Vorhandensein der für das Genehmigungsverfahren erforderlichen Regelungen des BMVIT, wodurch auch der Ausgang eines Genehmigungsverfahrens ungewiss und vom Wohlwollen der Sachverständigen ungewiss ist? Da im Zuge der Genehmigungsverfahren von Fahrzeugen in vielen Fällen wesentliche Änderungen "auftauchen" (Taurus), kann von vornherein kein vergleichbares Angebot erstellt werden, da die "Zusatzleistungen", die sich aus dem Genehmigungsverfahren ergeben, nicht mitkalkuliert werden können und daher außerhalb des verglichenen Angebotes bleiben - da nicht davon auszugehen ist, dass alle Bewerber für die "Zusatzleistungen", die sich aus dem Genehmigungsverfahren ergeben, den gleichen Preis ansetzen würden, wie kann dann dem Bundesvergabegesetz entsprochen werden?

Antwort:

Grundlage für Fahrzeugzulassungen sind eine Vielzahl von Merkblättern des internationalen Eisenbahnverbandes, eine zunehmende Zahl europäischer Normen und künftig (seit kurzem bereits für den Hochgeschwindigkeitsverkehr rechtsverbindlich) die sog. technischen Spezifikationen für die Interoperabilität. Das bmvit hält übrigens in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Bundesamt für Verkehr eine Überreglementierung nicht für förderlich, schon gar nicht durch nationale Festlegungen. Da die Vielfalt von Schienenfahrzeugen auch gar keine zweckmäßigen für alle verbindlichen Bestimmungen bis ins Detail zulässt, ohne für einfache Betriebsbedingungen dann mit unsinnigen, weil überzogenen Anforderungen konfrontiert zu sein, hält es das bmvit für zweckdienlicher, im Vorlauf zum eigentlichen eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren die Pflichtenhefte (technischer Teil) durch die Eisenbahnbehörde überprüfen zu lassen. Durch diese "Serviceleistung" sowie die Herausgabe von Merkblättern, die für die häufiger zu bearbeitenden Fahrzeuggattungen erstellt wurden und Umfang und Art der technischen Dokumentation einschließlich der geforderten Versuche anführen und jedem Antragsteller auf Anfrage zur Verfügung gestellt werden, kann ein "kalkulierbares" Genehmigungsverfahren abgewickelt werden. Die Verantwortlichen der Fahrzeugindustrie sowie der Betreiber werden nur sehr selten, nämlich dort, wo sich zu einem späteren Zeitpunkt herausstellt, dass gegen den Stand der Technik verstoßen wird, mit nachträglichen Forderungen konfrontiert. Dass dies bei der genannten "Taurus" -Lokomotive der Fall war, liegt vermutlich auch daran, dass hier die Pflichtenhefte nicht bzw. nicht mit der notwendigen Detaillierung der Behörde vorgelegt wurden. Darüber hinaus wird durch die Umsetzung der Interoperabilitätsrichtlinie (vorerst nur für den Hochgeschwindigkeitsverkehr) eine benannte Stelle bereits von der Planung des Triebfahrzeugs bis zur Abnahme damit betraut sein, die Interoperabilität und damit die Einhaltung der technischen Spezifikationen zu überwachen.

Frage 13:

Eine Aufteilung der Leistung in den Anteil "ursprüngliche Ausschreibung" und "Auflagen aus dem Verfahren" ist unzulässig, da es sich bei der Leistung um eine Einheit iSd Bundesvergabegesetzes handelt. Bedeutet dies im Fall des Taurus nicht, dass die beauftragte Leistung von der Ausschreibung abweicht?

Antwort:

Im gegenständlichen Genehmigungsverfahren wurden lediglich in wenigen Bauelementen Behördenforderungen erhoben und zwar dort, wo dem Stand der Technik bei der Bestellung nicht voll entsprochen wurde. Diese geringfügigen sicherheitsrelevanten Korrekturen können wohl nicht als Abweichung von der Ausschreibung ausgelegt werden, um so mehr als in der Ausschreibung ein behördlich genehmigtes Triebfahrzeug gefordert wurde, d.h. dem Hersteller die Pflicht auferlegt wurde, die behördliche Genehmigung mit allen sich daraus ergebenden Konsequenzen zu erwirken. Anderseits kann die Behörde erst im Rahmen des Zulassungsverfahrens, wenn die Konstruktionsunterlagen vorliegen, allfällige Forderungen erheben.

Frage 14 und 24:

Da eine EU-konforme und bundesvergabegesetzkonforme Ausschreibung aufgrund der nicht vollständig möglichen Leistungsbeschreibung (aufgrund des Fehlens von Regelungen des BMVIT) für noch nicht zugelassene Fahrzeuge nicht möglich sein dürfte, müsste sich eine Ausschreibung auf bereits zugelassene Fahrzeuge beschränken. Behindert dies nicht jede Art von technischem Fortschritt? Kann man den Schaden für den Wirtschaftsstandort Österreich aufgrund dieses Problems quantifizieren?

Gefährdet das BMVIT durch seine abermalige Säumigkeit neben dem freien Wettbewerb nicht auch die Sicherheit im österreichischen Eisenbahnbetrieb?

Antwort

Sicherheit ist das Resultat sehr vieler technischer und betrieblich organisatorischer Maßnahmen, und kann daher nicht generell per Gesetz verordnet werden. Es können nur technische Standards und zwar im internationalen (zumindest EU-) Gleichklang gefordert und durchgesetzt werden. Da mit der Durchsetzung des aktuellen Standes der Technik (Berücksichtigung aktueller technischer Entwicklung, Reaktion auf eingetretene Schadfälle im In- und Ausland) die Sicherheit erhöht wird, sieht das bmvit die Relation zwischen allfälligem nachträglichen Aufwand und Herabsetzung des Risikos absolut positiv, sodass ganz im Gegenteil die Volkswirtschaft durch die geringere Wahrscheinlichkeit eines Unfalls (Kosten und Folgekosten) eher einen Nutzen erfährt. Die Tatsache, dass es um die Sicherheit im Eisenbahnwesen in Österreich keinesfalls schlechter steht, als in den von Ihnen als Vorbilder genannten Vergleichsländern, untermauert dieses Argument.

Frage 15:

Wenn in Deutschland, der Schweiz oder in anderen europäischen Staaten ein öffentliches oder privates Unternehmen z.B. ein Schienenfahrzeug ausschreiben möchte, kann es dieser Ausschreibung konkrete technische Regelungen des jeweiligen Verkehrsministeriums (EBO, BO Strab, EBV), von der Mindestbremsverzögerung bis zur brandhemmenden Ausführung zugrundelegen. Bis wann wird Österreich einen vergleichbaren Standard erreichen?

Antwort:

Wie die bei einigen Zulassungsverfahren stattfindende Kooperation zwischen den Zulassungsbehörden für Deutschland und die Schweiz deutlich veranschaulicht, sind die Anforderungen praktisch gleichwertig. Dies zeigt sich auch für die mittlerweile zahlreichen nachträglichen Zulassungen im Zweitland. Darüber hinaus lässt die EU-Kommission gerade die technische Spezifikation für die Interoperabilität im konventionellen Eisenbahnverkehr ausarbeiten, die neben den ab 1.12.2002 gültigen technischen Spezifikationen für den Hochgeschwindigkeitsverkehr von allen EU-Mitgliedsstaaten anzuwenden sein werden. Was den Straßenbahnsektor betrifft, so steht mit der StrabVO 1999 ein der deutschen BOStrab gleichwertiges österreichisches Regelwerk zur Verfügung. Eine österreichische Eisenbahnbau- und -betriebsordnung wird derzeit erarbeitet, jedoch darf auch von dieser nicht erwartet werden, dass sie technische Fahrzeugmerkmale bis ins Detail regelt, zumal es sich oft um Spitzentechnologie mit rasanter Entwicklung handelt. Gewisse sicherheitsrelevante Merkmale müssen dem vernetzten Ingenieurwissen überlassen werden und werden für den Anbieter am besten dadurch kalkulierbar, dass dieser frühzeitige Anfragen an die Eisenbahnbehörde richtet. Davon wird oft Gebrauch gemacht, um späte und damit oft teure nachträgliche Forderungen zu vermeiden.

Frage 16:

Da aufgrund des Nichtvorhandenseins von verbindlichen Regelungen des BMVIT bei jedem Genehmigungsverfahren Einzelfestlegungen getroffen werden, was auch im Sinne der Anforderungen an rechtsstaatliche Genehmigungsverfahren zu hinterfragen ist, kann nur schwer gewährleistet werden, dass die Behörde von allen Anbietern den gleichen Standard verlangt. Wie ist dies mit den Anforderungen an den fairen Wettbewerb unter gleichen Bedingungen vereinbar?

Antwort

Die Behörde ist verpflichtet, unparteiisch vorzugehen und hat dies Jahrzehntelang auch nachweislich praktiziert.

Frage 17:

In Werkstätten der ÖBB werden auch Fahrzeuge der GYSEV und anderer Eisenbahnunternehmen überprüft, gewartet, repariert und lackiert. Die Werkstatt der Anschlussbahn der Vöest ist in gleicher Weise für Eisenbahnunternehmen aus Salzburg und der Steiermark tätig. Auf diesem Sektor entwickelt sich schlepend, aber doch eine Art Markt für ein "Eisenbahn-Nebengewerbe". Warum gibt es noch keine Regelungen für jene Werkstätten von Eisenbahnunternehmen, die als "Eisenbahnanlagen" für das eigene und fremde Eisenbahnunternehmen tätig sind? (Festlegungen über die Qualifikation und Regelungen über Ausbildungen fehlen in Österreich vollständig.)

Antwort:

Abgesehen von privaten Güterwagen, die schon seit vielen Jahren in verschiedenen Werkstätten, die im Prinzip im Konkurrenzverhältnis stehen, erhalten werden, ist die angesprochene Situation neu. Ein entsprechender Regelungsbedarf wurde erkannt, und es liegt bereits ein erster Antrag auf Akkreditierung einer Werkstätte vor, sowie seit kurzem auch der Entwurf für eine Richtlinie betreffend Instandhaltung und Instandsetzung der Fahrzeuge für das Netz der ÖBB, welche von allen auf diesem Netz verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen anzuwenden sein wird. Im übrigen darf analog zur Antwort auf Frage 15 auf die entsprechenden technischen Spezifikationen in der EU verwiesen werden.

Frage 18:

Die ÖBB beabsichtigen, wie Pressemeldungen zu entnehmen war, auch für ein Tochterunternehmen des Siemens-Konzerns Fahrzeuge zu fertigen. Siemens vermietet derartige "Dispo-Loks" über Tochterunternehmen an Eisenbahnunternehmen. Ist im Zuge der internationalen Entwicklung zu erwarten, dass man durch übertriebene Behördenauflagen die Zulassung bzw. "Einstellung" von Eisenbahnfahrzeugen in Ländern mit noch niedrigeren Standards erzwingt, und aufgrund der europäischen Liberalisierung diese "Fremd"-Lokomotiven dann auch Binnenfahrten in Österreich machen werden (wie bis vor kurzem die alte DDR-Baureihe 232 als "Regelfahrzeug" bei den ÖBB)? Führen übertriebene, über den international vorhandenen Stand der Technik weit hinausgehende Auflagen nicht dazu, dass der Sicherheitsstandard durch den so erzwungenen Binnenverkehr mit ausländischen Fahrzeugen gesenkt wird?

Antwort

Gerade dieser Aspekt spricht u.a. gegen eine nationale Festlegung von Grenzwerten für Abgasemissionen, wie dies in den Fragen 1ff gefordert wird. Im übrigen darf analog zur Antwort auf Frage 15 auf die entsprechenden technischen Spezifikationen in der EU verwiesen werden, die dafür Sorge tragen, dass das Sicherheitsniveau der Zulassung in der EU annähernd gleichwertig ist - so wie heute schon zwischen Deutschland, Österreich und der Schweiz.

Abgesehen von jenen Altfahrzeugen, die vor Schaffung der Obersten Eisenbahnbehörde im bmvit von den ÖBB selbst genehmigt wurden, benötigen auch Fahrzeuge aus dem Ausland die Betriebsbewilligung durch das bmvit, die, sofern die Besonderheiten Österreichs dies erfordern (z.B. Lärmschutz, Brandschutz, elektromagnetische Verträglichkeit), ebenfalls mit entsprechenden Auflagen konfrontiert werden.

Frage 19:

Gefährdet das oben beschriebene Abgehen vom international gebräuchlichen Standard bei der Fahrzeugzulassung, dass der Wirtschaftsstandort Österreich massiv gefährdet wird?

Antwort

Aufgrund der noch auf viele Jahre nicht realisierbaren vollständigen Harmonisierung des Eisenbahnwesens v.a. hinsichtlich der Infrastruktur gibt es teilweise nationale Besonderheiten, die z.B. aus dem topografiebedingten hohen Bogenanteil, historisch gewachsenen Signalwesen usgl. resultieren. Daher wird es, wie auch die maßgeblichen Gremien der europäischen Union erkannt haben, auf absehbare Zeit zusätzlich zu den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität in einigen wenigen Bereichen nationale Bestimmungen geben müssen. Davon eine Schlechterstellung oder sogar die Gefährdung des Wirtschaftsstandortes Österreich abzuleiten, erscheint mir nicht richtig.

Frage 20:

Während die Republik auf der einen Seite durch ERP-Gelder für die technische Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs und durch große Investitionen in den Klima-Wind-Kanal den Wirtschaftsstandort Österreich und die mit dem Eisenbahnverkehr verbundene Industrie und Forschung stärken möchte, gefährdet das Agieren des BMVIT (als Zulassungsbehörde) den Wirtschaftsstandort in größerem Ausmaß. Gibt es eine einheitliche Linie des BMVIT als Behörde für Zulassungen, für Forschung und Entwicklung und als Eigentümer und wenn ja welche, oder agieren diese Teile des BMVIT nur nach eigenem Gutdünken?

Antwort:

Der Vorwurf einer Gefährdung des Wirtschaftsstandortes Österreich durch die österreichische Eisenbahnbehörde ist nicht nachvollziehbar. Ganz im Gegenteil weise ich darauf hin, dass im Gegensatz zu anderen Staaten vor Erteilung von eisenbahnrechtlichen Bescheiden gemäß geltendem Verwaltungsverfahrensgesetz immer Parteiengehör gewährt wird und dabei der Antragsteller (Fahrzeughersteller oder -betreiber) zu den Bescheidauflagen gehört wird. Im Gegensatz zu Ihrer Argumentation in Fragenteil I eröffnet die in Österreich vermiedene Überreglementierung die Perspektive, dass innovative technische Lösungen am Schienenfahrzeug auch genehmigungsfähig sind, ohne dass eine zwangsläufige Gesetzesanpassung erfolgen muss. Den Sachverständigen des BMVIT sind derartige Gegenbeispiele aus anderen Ländern bekannt. Im übrigen darf darauf hingewiesen werden, dass die Sachverständigen des bmvit über Kontakte mit den Forschungsabteilungen der Fahrzeughersteller, Fachliteratur und auch Fachkongresse die Entwicklung mit großem Interesse verfolgen und von der Zulassungsbehörde auch Anregungen für Forschungsaktivitäten der Technologiesektion des bmvit kommen.

Frage 21:

Das COTIF, ein internationales Abkommen über Güterfahrzeuge, deren Nutzung und Instandhaltung im Rang eines Staatsvertrages, sieht für die von ihm erfassten Fahrzeuge ein Prüfintervall von 6 Jahren vor. Die vorletzte Novellierung des Eisenbahngesetzes, das Deregulierungsgesetz sieht im § 19 Abs. 1 für die Fahrzeuge österreichischer Eisenbahnunternehmen eine Überprüfung alle 5 Jahre vor. Nachdem Güterwagen aller Eisenbahnunternehmen im Rahmen sehr komplexer internationaler Umlaufpläne unterwegs sind, ist deren "Unterbrechung" für Überprüfungen in langfristig geplanten Plänen geregelt. Nur durch die internationale Abstimmung ist ein wirtschaftlicher Verkehr ohne vermeidbare Stillstände möglich. (Die Vorlage des "Deregulierungsgesetzes" wurde als "Initiativantrag" von Abgeordneten der Regierungsfraktionen eingebbracht. Der gleiche "Initiativantrag" wurde etwa ein Jahr früher vom BMVIT zur Begutachtung ausgesandt. Nach überwiegend negativen Reaktionen, u.a. von Rechnungshof, BKA, wurden die geforderten Korrekturen dann vor der Neuvorlage als "Initiativantrag" nicht durchgeführt.) Angeblich planen namhafte österreichische Eisenbahnunternehmen sowie in der UIP, der internationalen Organisation der Privatwagenbesitzer, organisierte Unternehmen die Verlagerung ihrer Fahrzeuge ins benachbarte Ausland. Durch den geänderten § 19 Abs. 1 Eisenbahngesetz und die dadurch erzwungene, zumindest geförderte, Verlagerung von Fahrzeugen ins Ausland wird einerseits der Wirtschaftsstandort, andererseits der Sicherheitsstandard gefährdet. Wollen Sie dem durch die Durchführung der erforderlichen Korrekturen begegnen, wobei Sie auf Anregungen u.a. in den Stellungnahmen Ihrer Ministerkollegen im Rahmen des Begutachtungsverfahrens der Novelle 2000/2001, mit dem "Initiativantrag" textident, zurückgreifen könnten?

Antwort:

1. Entgegen der in der Anfrage getroffenen Feststellung ist das COTIF *kein internationales Abkommen über Güterfahrzeuge*, sondern ein zwischenstaatliches Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr, mit dem eine einheitliche Rechtsordnung für die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern im durchgehenden internationalen Eisenbahnverkehr zwischen den Mitgliedstaaten geschaffen wurde. In diesem Übereinkommen, dessen Neufassung aus 1999 noch nicht ratifiziert und noch nicht in Kraft ist, ist keine Frist für die Revision von Güterwagen geregelt. Nähere Regelungen über das Wagenmaterial werden erst nach Inkrafttreten des COTIF 1999 auszuarbeiten sein. Diese sollen vor den derzeit nur auf Ebene der Eisenbahnen bestehenden Regelungen, insbesondere des Übereinkommens über

die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr (RIV) Vorrang haben, wobei vorgesehen ist, in einem ersten Schritt die geltenden international anerkannten technischen Normen, die unter anderem auch im RIV enthalten sind, nach einer entsprechenden Bereinigung in die Technischen Normen und einheitlichen technischen Vorschriften betreffend Güterwagen (APTU - Anhang F des COTIF 1999) aufzunehmen. Sollten die im RIV geregelten Revisionsfristen übernommen werden, werden sie der Betriebserlaubnis im Zuge der Technischen Zulassung von Wagenmaterial zugrunde zulegen sein.

2. Die in der Frage thematisierte technische Überprüfung von Eisenbahngüterwagen ist derzeit nur im Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr (RIV) geregelt, wobei dieses aber kein zwischenstaatliches Abkommen ist, sondern als *privatrechtliches Übereinkommen* zwischen den in Anlage I zum RIV verzeichneten *Mitgliedsbahnen des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC)* abgeschlossen wurde. Dieses zivilrechtliche Übereinkommen regelt auch die Untersuchung der Wagen und sieht unter Punkt 42.4 die Fristen für die Revision vor, wobei die *maximale Gültigkeitsdauer* des erstellten "Instandhaltungsrasters" je nach Art der Wagen entsprechend ihrer Wertigkeit *zwischen einem und sechs Jahren* liegt. Da die in der Anfrage genannte Frist von sechs Jahren nur auf bestimmte Wagen (mit nicht so hoher Wertigkeit) zur Anwendung kommt und auch dies nur die oberste Grenze darstellt, liegt kein Widerspruch zu der in § 19 Abs.1 Eisenbahngesetz in der Fassung des Deregulierungsgesetz normierten Frist von fünf Jahren für die periodisch wiederkehrende generelle Überprüfung der Eisenbahnen vor, die sich auf sämtliche Anlagen und Einrichtungen des Eisenbahnunternehmens bezieht und eine innerstaatliche behördliche Gesamtüberprüfung ersetzt.
3. Weiters entspricht die in der Anfrage getroffene Feststellung, der dem Initiativantrag zugrundegelegte Gesetzesentwurf sei vom bmvit ein Jahr zuvor zur Begutachtung ausgesandt und daran von den befassten Stellen Kritik geübt worden, nicht den Tatsachen. Richtig ist vielmehr, dass vom Verfassungsausschuss aufgrund eines Selbständigen Antrages von Abgeordneten an den Nationalrat der Antrag gestellt wurde, dem Entwurf eines Deregulierungsgesetzes 2001 die Zustimmung zu erteilen.
4. Abgesehen davon besteht derzeit aus den geschilderten rechtlichen und sachlichen Gründen für das bmvit kein Anlass, eine gesetzliche Adaptierung hinsichtlich der Frist für die wiederkehrende Überprüfung nach dem Deregulierungsgesetz ins Auge zu fassen.

Frage 22:

Durch das Nichtvorhandensein von Regelungen des BMVIT über die Wartung und Instandhaltung von Fahrzeugen kann die entsprechende Leistung nicht definiert und ausgeschrieben werden, wodurch auch die Vergleichbarkeit von Angeboten nach einer Ausschreibung keinesfalls gegeben ist. Daher kann der Billigstbieter seinen Preis auch über den möglichst geringen Umfang seiner Leistung niedrig halten. Bis wann werden Sie daher Regelungen über die Wartung und Instandhaltung von Schienenfahrzeugen erlassen?

Antwort:

Dies wurde bereits in der Antwort zu Frage 17 dargestellt. Allerdings gibt es bei der Erhaltung von Eisenbahnrollmaterial einen ökonomischen Regelmechanismus, da die technische Kontrolle der Fahrzeuge im Betrieb dazu führt, dass nicht ordentlich gewartetes Rollmaterial mit erheblichen

Folgekosten abgestellt wird, d.h. dass ordentliche Wartung unter Heranziehung des Erfahrungsschatzes für betriebliche Beanspruchung in Summe kostengünstiger erfolgt als kurzsichtige mit geringer Leistung.

Frage 23:

"Wie die Regierungsvorlage festhält, wurden 1999 öffentliche Aufträge im Wert von 35,23 Mrd. € (das entspricht 17,9 % des BIP) vergeben. Eine konsequente Liberalisierung des Beschaffungswesens in Österreich könnte der Vorlage zufolge kurzfristig Einsparungen in der Höhe von 1 % des Gesamtauftragswertes, langfristig sogar im Ausmaß von 2 % bringen, wobei sich 80 % der Preissenkungen im Bereich des Bundes und der Bundesunternehmen ergeben würden. Weitere Einsparungen wären durch Volumenbündelungen und Prozessoptimierungen sowie durch die gezielte Nutzung bestimmter Formen der elektronischen Auftragsvergabe möglich."

(Quelle. Parlamentskorrespondenz / 03 / 22.04.2002 / Nr. 285). Wie hoch ist der wirtschaftliche Schaden, der den österreichischen Eisenbahnunternehmen einerseits, der Industrie andererseits durch das Nichtvorhandensein von Regelungen des BMVIT über Schienenfahrzeuge entsteht?

Antwort:

Wie bereits zu Frage 12 erläutert, gibt es insbesondere im internationalen Vergleich weder Möglichkeit noch Zweckmäßigkeit, die Anforderungen an Schienenfahrzeuge bis ins Detail in Gesetzen festzuschreiben und schon gar nicht auf nationaler Ebene. Dies gilt auch für Eisenbahnen, die nicht grenzüberschreitend verkehren. Die Entwicklungen in der EU wurden in obigen Antworten bereits dargestellt. Es ist absehbar, dass Beschaffungsbündelungen auch am Sektor der Schienenfahrzeuge (größere Stückzahlen eines Typs eventuell auch an mehrere Betreiber) vermehrt stattfinden. Die daraus resultierenden Preissenkungen resultieren v.a. aus der Bestellmenge sowie dem sparsamen Umgang mit Einzelwünschen der Betreiber selbst. Sofern es Auslegungsbedarf des im Eisenbahngesetz festgeschriebenen Standes der Technik gibt, hat es sich bewährt, dass Schienenfahrzeughersteller vor Offertlegung in zulassungskritischen Fragen individuelle Anfragen an die Eisenbahnbehörde gerichtet haben. Vor allem hinsichtlich der konkreten Infrastruktur- sowie Betriebsverhältnisse ist diese Vorgangsweise im Gegensatz zur starren Vorschriftenlage auch aus ökonomischer Sicht vorteilhaft, sodass hier eher von einem wirtschaftlichen Nutzen zu sprechen ist. Dem bmvit sind Zahlen bekannt, die belegen, dass österreichische Eisenbahnunternehmen gleichwertige Fahrzeuge zu deutlich günstigeren Preisen einschließlich behördlicher Zulassung beschafft haben.