

4085/J XXI.GP

Eingelangt am: 27.06.2002**ANFRAGE**

der Abgeordneten Eder, Edler
GenossInnen
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Konzessionen und Sicherheitsstandards bei Eisenbahnverkehrsunternehmen

Zur schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 3703/J-NR/2002 betreffend Sicherheitsstandards bei Eisenbahnverkehrsunternehmen vom 25.3.2002 haben Sie die Anfragebeantwortung 3674/AB XXI.GP Ihres Ministeriums übermittelt.

Diese Anfragebeantwortung stimmt einerseits in einzelnen Punkten mit der Realität nicht überein und wirft eine Fülle weiterer Fragen auf.

Aufgrund jüngster Erkenntnisse über die wahren Verhältnisse auf dem österreichischen Schienenverkehrsmarkt ist davon auszugehen, dass im Falle eines Unglücksfalles durch die unübersichtlichen Situation hinsichtlich Konzessionen, zulässigen Strecken, erforderlicher Ausbildung und notwendiger Strukturen nicht diejenigen zur Verantwortung gezogen werden, die dieses Wirrwarr aus Konzessionen und "Rahmendienstvorschriften" herbeigeführt haben. Es ist vielmehr zu befürchten, dass der an diesem Chaos unschuldige Mitarbeiter eines Eisenbahnverkehrs- oder Infrastrukturunternehmens vor Gericht gestellt wird.

Aus Sorge um die Sicherheit im österreichischen Eisenbahnwesen stellen die unterfertigten Abgeordneten an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die folgende

ANFRAGE

Dem Vernehmen nach müssen Eisenbahnunternehmen, die über eine uneingeschränkte Österreichkonzession gemäß §17 Eisenbahngesetz 1957 verfügen, und damit auf dem gesamten österreichischen Eisenbahnnetz fahren dürfen, ihren Aktionsradius durch eine sogenannte "Rahmendienstvorschrift" NACHTRÄGLICH einschränken. Ob diese NACHTRÄGLICHE Einschränkung auf ausgewählte Strecken freiwillig erfolgt, ist aufgrund eines dem SP-Klub vorliegenden Schreibens eines Eisenbahnunternehmens zu bezweifeln.

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?

Zur Zeit ist die Anzahl der Eisenbahnunternehmen noch nicht allzu groß. Nun ist es aber schon jetzt keine einfache Aufgabe, rasch festzustellen, welches Unternehmen wo (noch) fahren darf. Insbesondere aufgrund der Tatsache, dass im Eisenbahnbetrieb

Entscheidungen, z.B. über Umleitungsverkehre, rasch getroffen werden müssen, stellt die Handhabung eines derartigen Genehmigungsdschungels eine Fehlerquelle dar.

Im Rahmen der Genehmigung der "Rahmendienstvorschriften" wird den Eisenbahnunternehmen aufgetragen, die jeweiligen Infrastrukturbetreiber über diese Einschränkungen zu informieren. Dem BMVIT ist nach nur wenigen Monaten dieser eigenartigen Verwaltungspraxis bereits der erste Fall bekannt, dass eine derartige Information nicht erfolgt ist und ein Eisenbahnunternehmen auf einer Strecke gefahren ist, deren Benutzung ihm das BMVIT ausdrücklich nicht gestattet hat (ein Unternehmen XYZ mit Überstellfahrten auf der Strecke Grenze - Bahnhof X).

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?

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?

Frage 4: Bis wann wird die derzeitige Unordnung über den Bewilligungsumfang der einzelnen Eisenbahnunternehmen beseitigt und eine für alle Eisenbahnunternehmen zugängliche Bewilligungsevidenz geschaffen?

Dem Vernehmen nach hat das in der Frage 1 zitierte Eisenbahnunternehmen die Einschränkung seines Betriebes durch die "freiwillige" Vorlage einer Dienstvorschrift über die von ihr zu nutzenden Strecken der ÖBB erst etwa zwei Jahre nach Erteilung der BUNDESWEIT gültigen Konzession "beantragt".

Frage 5: 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?

Frage 6: 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?

Das Eisenbahngesetz sieht allenfalls erforderliche Streckeneinschränkungen bereits für die Konzession vor, nicht erst später durch "Dienstvorschriften". Der § 21 Eisenbahngesetz 1957 bietet keine Handhabe dagegen, dass ein Eisenbahnunternehmen eine obsolet gewordene Dienstvorschrift von sich aus wieder aufhebt.

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?

In Ihrer Anfragebeantwortung 3674/AB XXI.GP schreibt Ihr Ministerium: (Zitat kursiv)

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

Eine "Besonderheit" gegenüber einem integrierten Eisenbahnunternehmen mit einem eigenen Streckennetz ergibt sich auch dadurch, dass mit einer Zugangsberechtigung zur Schieneninfrastruktur Dritter auch entsprechende Vorgaben des Eisenbahninfrastrukturunternehmens betreffend Einhaltung der für die jeweiligen befahrenen Strecken einzuhaltenden Verkehrsregeln (siehe ua. § 61 EisbG 1957) verbunden sind. Dies bezieht sich insbesondere auf das Erfordernis der eindeutigen Regelungen und die Genehmigung von "Grundsatzvorschriften", wie für die Zuständigkeitsregelung des Betriebsleiters, das Verhalten bzw. die Ausbildung des Personals, Tauglichkeitsvoraussetzungen, (Anzeige-, Melde-) Pflichten gegenüber der Behörde oder Regelung der innerbetrieblichen Abläufe; weiters auch Regelung der Übernahme der für das zu befahrende Netz (Schieneninfrastruktur) maßgeblichen, konkret anzuwendenden Vorschriften des Eisenbahninfrastrukturunternehmens - unabhängig von der jeweils konkret benutzten Schieneninfrastruktur. Die Erstellung eines Mustertextes hinkünftiger Vorschriften erfolgte durch die Behörde und wird den Unternehmen nach der derzeit stattfindenden behördeninternen Abstimmung zur Verfügung gestellt werden.

Ihr Ministerium sieht vor, wie Ihrer Anfragebeantwortung 3674/AB XXI.GP zu entnehmen ist, die Eisenbahnunternehmen alle mit einem Wust an Vorschriften zu überziehen. Der § 21 Abs. 3 sieht die Vorlage allenfalls erforderlicher Dienstvorschriften durch das Eisenbahnunternehmen vor, das Erzwingen einer Vorlage hingegen nicht. Und die Aufsicht über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr und Eisenbahnbetrieb kann sich nicht auf "Zettel -Sammeln" beschränken.

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?

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?

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?

Wenn die in Ihrer Anfragebeantwortung 3674/AB XXI.GP beschriebene Vorgangsweise wirklich NOTWENDIG WÄRE, so sieht § 19 Abs. 4 für Maßnahmen im Sinne der Sicherheit eine VERORDNUNG vor

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 derderzeit stattfindenden behördeninternen Abstimmung zur Verfügung gestellt werden*)

Frage 12: 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?

Frage 13: 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.

Frage 14: 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?

Frage 15: Wie hoch ist der (vollkommen überflüssige) Aufwand für diesen (vollkommen überflüssigen) Bürokratismus für das BMVIT, wie hoch für die "Antragsteller"?

Frage 16: Weshalb wird der vermeintliche Bedarf 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?

Der § 17 Eisenbahngesetz sieht allenfalls erforderliche Einschränkungen in Bezug auf die zu nützenden Strecken schon für die Konzession selbst vor. Die nachträgliche Einschränkung der Konzession auf bestimmte Strecken ist hingegen durch das Eisenbahngesetz nicht gedeckt.

Einem Schreiben des BMVIT vom 21.6.2001 (das vom BMVIT nicht an alle Eisenbahnunternehmen gesandt wurde.....) sowie einem diesem Schreiben beiliegendem Protokoll ist zu entnehmen, dass (Zitat!!) *"unterlagenseitig bis Konzessionerteilungszeitpunkt*

*nur die Vorlage von Unterlagen im Sinne des § 17 Abs. 2a in **eingeschränktem Umfang bzw. entsprechend eingeschränkte Aussagen möglich sind**".*

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?

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?

Frage 19: 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?

Frage 20: Bedeutet dieser Wunsch des BMVIT nach einer "**gesamthafte Prüfung**" durch den Infrastrukturbetreiber, dass Konzessionen anders als gemäß § 17 oder § 17a erteilt werden?

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?

Im Falle der Verweigerung einer Sicherheitsbescheinigung sieht das Gesetz die Möglichkeit der Anrufung der Schienen Control GmbH ("Rail Regulator") vor. Folgt man der möglicherweise irrigen Rechtsmeinung des BMVIT über die Prüfung des Vortiegens der Konzessionsvoraussetzungen erst im Rahmen der Sicherheitsbescheinigung, bedeutet dies, dass im Falle einer Anrufung der Rail Regulator diese "**gesamthafte Prüfung**" (Zitat Schreiben BMVIT) vornehmen müsste.

Frage 22: Sieht die Schienen Control GmbH sich für diese im Zuge der gesamthafte Prüfung zu den vom BMVIT angedeuteten Sicherheits- und Qualitätsüberprüfungen berufen bzw qualifiziert?

Dem Vernehmen nach fordert das BMVIT von einzelnen Eisenbahnunternehmen eine (ZITAT!) "VORSCHRIFT ÜBER DAS VORSCHRIFTENWESEN". Diese Formulierung, die einem Nestroy - Couplet entnommen sein könnte, beschreibt in ihrer unfreiwilligen Ironie wahrscheinlich sehr gut den Zugang des BMVIT zu einer "Verwaltungsreform".

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?

Ein weiterer unglaublicher Bürokratismus ist die Vorgangsweise des BMVIT beim Eigentümerwechsel von Schienenfahrzeugen. Die aktuelle Verwaltungspraxis zwingt jedes Eisenbahnunternehmen, das ein ZUGELASSENES Schienenfahrzeug von einem anderen Eisenbahnunternehmen kauft, ES NEU ZULASSEN ZU LASSEN.

Frage 24: Welche Bestimmung des Eisenbahngesetzes deckt diese Verwaltungspraxis, § 36 und 37 sind es nicht?

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"?

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?

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)?

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?

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?

Zu den Widersprüchen in der Anfragebeantwortung 3674/AB XXI.GP Ihres Ministeriums

Zitat: "Fragen 1, 2 und 7:

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

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

a) *Im Inland?*

b) *Im Ausland*

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

Antwort:

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

Es gelten die "Richtlinien für die Ausbildung, die Prüfung, den Einsatz, das Verhalten, die Unterweisung sowie die Nachprüfung der Triebfahrzeugführer bei den österreichischen

Eisenbahnunternehmen". Die Bestimmungen dieser Triebfahrzeugführer-Richtlinie gelten für alle im Netz der ÖBB eingesetzten Triebfahrzeuge.

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

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

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

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

Die AGBs der Eisenbahnunternehmen sind gemäß § 59 Abs. 2 von der Schienen Control GmbH zu prüfen, andere Prüfungen der AGBs, etwa durch das BMVIT, werden zur Zeit nicht durchgeführt.

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?

Frage 31: Falls die Schienen Control GmbH diese Sicherheitsüberprüfungen nicht durchführt, sieht das BMVIT dann Handlungsbedarf?

Der Beantwortung 3674/AB XXI.GP "Fragen 1, 2 und 7" ist auch zu entnehmen, dass es für den Eisenbahnbetrieb, von der Ausbildung, über den Fahrbetrieb bis zur Instandhaltung NOCH IMMER keine anderen Grundlagen als Regelwerke der ÖBB gibt.

Frage 32: 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?

Frage 33: Im Bergwesen sind sowohl der "Betrieb" als auch die erforderlichen Ausbildungen alle durch Verordnungen geregelt, bis wann wird das Eisenbahnwesen diesen Standard erreichen?

Zitat: "Frage 5:

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

Antwort:

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

Auch jene Eisenbahnunternehmen, die (mangels Voraussetzungen) gemäß der Rahmendienstvorschriften nicht das gesamte Netz nützen dürfen, können im

Umleitungsverkehr überall fahren, da das BMVIT mittels Rahmendienstvorschriften den Umleitungsverkehr oftmals uneingeschränkt gestattet.

Frage 34: Wenn der (bundesweite) Umleitungsverkehr möglich ist, weshalb dann die Einschränkung des Betriebes mittels Rahmendienstvorschriften auf ausgewählte Strecken?

Frage 35: 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.

Zitat: "Frage 6:

Auf welcher Grundlage anerkennt das BMVIT ausländische Prüfungszeugnisse?

Antwort:

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

Frage 36: Wie erfolgt die Prüfung, ob die Anforderungen zum Erlangen der ausländischen Befugnisse den Anforderungen der Triebfahrzeugführer-Verordnung wirklich inhaltlich gleichgehalten werden können?

Zitat: "Frage 8:

Wie erfolgt die psychische und physische Tauglichkeitsuntersuchung?

Antwort:

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

Frage 37: Wie erfolgt die psychische und physische Tauglichkeitsuntersuchung für andere Eisenbahnunternehmen als die ÖBB, wie wird die Durchführung kontrolliert?

Frage 38: Gibt es für die psychische und physische Tauglichkeitsuntersuchung andere als die (Zitat) "ÖBB-relevanten Festlegungen"?

Frage 39: Bis wann wird das BMVIT für die psychische und physische Tauglichkeitsuntersuchung EINHEITLICHE Regelungen erlassen, oder wird hier der offensichtliche Handlungsbedarf wirklich nicht erkannt?

Zitat: "Frage 13:

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

a) Wann wird die Verkehrsordnung erstellt und erlassen?

b) Wann wird die Bauordnung erstellt und erlassen?

*cj Wann wird die Verordnung, die die Unternehmenspflichten eindeutig klarstellt, erstellt und erlassen?
Antwort:*

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

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?

Zitat: " Frage 14:

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

Antwort:

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

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

Diese Grundsätze fanden ihren Niederschlag in der Erstellung eines Informationspapiers der Behörde (aktualisierte Ausgabe Jänner 01, GZ.: 220.526/1-WC/121/01) mit Ausführungen aufgrund der bisherigen Erfahrungen aus den bereits abgeschlossenen Konzessionsverfahren und den hiezu erfolgten Prüfungsanforderungen als ergänzende und nähere Erläuterungen. Diese Verkehrskonzession für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf einer Schieneninfrastruktur Dritter in Österreich stellt jedoch noch keine ausreichende Grundlage für die faktische Aufnahme eines Eisenbahnbetriebes dar. Aus bestehenden Gesetzen bzw. Verordnungen leiten sich insbesondere bereits direkt begründete Pflichten eines Eisenbahnunternehmens ab, wonach weitere einzuholende (Detail-) Genehmigungen (wie z.B.: Fahrzeuggenehmigungen, Zuständigkeitsregelung des verantwortlichen Betriebsleiters, Ausbildungsvorschriften, Verhaltensbestimmungen der Bediensteten, Betriebsvorschriften, Regelung der Übernahme der für das zu befahrende Netz (Schieneninfrastruktur) maßgeblichen, konkret anzuwendenden Vorschriften des Schieneninfrastrukturunternehmens....) jedenfalls spätestens vor der Aufnahme des Eisenbahnbetriebes zu erwirken sind und die wesentliche weitere Grundlagen bzw. Voraussetzungen für die konkrete Durchführung von Eisenbahnverkehrsleistungen darstellen.

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

Frage 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 EisbG 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)?

Zitat: "Frage 15:

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

Antwort:

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

Es wird verwiesen auf die Fragen 27 - 29:

Frage 27: Warum gibt es weder für den Bau, noch den Betrieb, noch für die Erhaltung und Wartung von Schienenfahrzeugen einheitliche Regelungen des BMVIT?

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?

Frage 29: Ertaugt 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?

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?

Durch das Deregulierungsgesetz sind verschiedene Kompetenzen neu geordnet worden. Doch aufgrund der Unklarheiten dieses Gesetzes ergeben sich Schwierigkeiten (es existieren bereits diesbezüglich diverse Anfragen an das BMVIT).

Frage 43: Welche Beurteilungsgrundlagen, welche Überprüfungsprotokolle, welche anderen Unterlagen wurden anlässlich des Inkrafttretens des Deregulierungsgesetzes an die Behörden der Länder übergeben?

Die Europäische Kommission hat der Republik Österreich aufgrund der Nichtumsetzung der Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23.07.1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems, ABl. Nr. L 235 vom 17.09.1996, am 05.08.1999 ein Mahnschreiben gem. Art 226 EGV übermittelt und damit ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet. Zu diesem Mahnschreiben hat Österreich am

19.10.1999 Stellung genommen. Eine mit Gründen versehene Stellungnahme der Kommission erging am 24.01.2000.

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?

Frage 45: Das Vertragsverletzungsverfahren dürfte zwar eingestellt werden, bis wann wird Österreich die Richtlinie 96/48 der EU auch inhaltlich umsetzen (Umsetzung der bereits erschienenen TSI in nationale Regelwerke)?

Das BMVIT beschäftigt sich zwar auch mit Sicherheitsthemen, lässt aber zu wichtigen Themen die erforderliche Entscheidungen vermissen.

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"?

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?

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?