



REPUBLIK ÖSTERREICH
HUBERT GORBACH
VIZEKANZLER
Bundesminister
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXII. GP.-NR

2535/AB

2005 -03- 24

zu 2521/J

GZ. BMVIT-10.000/0003-I/CS3/2005 DVR:0000175

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol
Parlament
1017 Wien

Wien, am 21. März 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2521/J-NR/2005 betreffend Umsetzung der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit, die die Abgeordneten Broukal und Genossinnen am 26. Jänner 2005 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Die Umsetzung der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit hat bis April 2006 zu erfolgen. Welcher Zeitplan für die Umsetzung der Richtlinie (Entscheidung der grundsätzlichen Fragen, Erstellung eines Konzepts, Vorlage eines Gesetzesentwurfs für das Begutachtungsverfahren, Auswertung und Diskussion der Ergebnisse des Begutachtungsverfahrens, Vorlage an das Parlament, Beschlüsse der gesetzgebenden Organe) wurde seitens des Verkehrsministeriums getroffen? Welche Termine wurden für die einzelnen Schritte festgelegt, damit die von der Europäischen Union vorgeschriebene Umsetzung bis April 2006 sichergestellt ist?

Antwort:

Um die Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit umzusetzen, bedarf es einer Reihe von Maßnahmen. Auf Gemeinschaftsebene ist die Ausarbeitung von gemeinsamen Sicherheitsindikatoren erstmals für das Bezugsjahr 2006 vorgesehen, dann von gemeinsamen Sicherheitsmethoden bis 2008 und 2010 und von gemeinsamen Sicherheitszielen bis 2009 und 2011. Jeweils innerstaatlich sind die nötigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften zu erlassen, um der Richtlinie ab 30. April 2006 nachzukommen, also insbesondere zur Verankerung der gemeinschaftsrechtlichen Regelungen und zu den organisatorischen Maßnahmen. Soweit diese Maßnahmen vom Gesetzgeber beschlossen werden müssen, übernimmt mein Ressort die Vorbereitungsarbeiten.

Die Regierungsvorlage zu einem verkehrsträgerübergreifenden Unfalluntersuchungsgesetz enthält eine Umsetzungsmaßnahme, nämlich die organisatorischen Vorkehrungen zur Einrichtung einer unabhängigen Unfalluntersuchung auch für den Eisenbahnbereich; diese Regierungsvorlage steht derzeit in parlamentarischer Behandlung und könnte in Kürze verabschiedet werden. Die weiteren einer gesetzlichen Verankerung bedürftigen

Maßnahmen sollen Gegenstand eines Gesetzesentwurfes zur Änderung des Eisenbahngesetzes sein, wie er derzeit in Ausarbeitung steht und noch im Jahr 2005 vorgelegt werden soll.

Frage 2:

Die Umsetzung der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit hat grundsätzlich in Abstimmung mit den betroffenen Organisationen und Interessensvertretungen zu erfolgen. Welche Vorgespräche wurden mit diesen Stellen bereits geführt und welche Ergebnisse haben diese Gespräche erbracht? Welche Inhalte werden auf Grund der Ergebnisse dieser Gespräche in die neuen österreichischen Regelungen aufgenommen werden?

Antwort:

Wie bei derartigen Gesetzesentwürfen üblich, die inhaltlich weitgehend vom Gemeinschaftsrecht vorgegeben werden, wird die Materie nach Ausarbeitung eines ersten Ministerialentwurfes einer allgemeinen Begutachtung unterzogen und insbesondere auch mit den gesetzlichen Interessenvertretungen erörtert werden. Von den Ergebnissen dieses Prozesses wird es abhängen, wie die Vorschläge in einer Regierungsvorlage im Einzelnen ausformuliert sein werden.

Frage 3:

Die Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit gestattet es den Mitgliedstaaten, einzelne Schienensysteme von den Maßnahmen zur Durchführung der Richtlinie auszunehmen, z.B. Untergrundbahnen, Straßenbahnen, Stadt- und Regionalbahnen, funktional getrennte Eisenbahnen für die Personenbeförderung oder Eisenbahnen in Privateigentum für den eigenen Güterverkehr. Welche Eisenbahnen sollen bei der Umsetzung der Richtlinie erfasst werden und welche Eisenbahnen sollen bei der Umsetzung der Richtlinie ausgenommen werden? Welche Überlegungen wurden dazu angestellt und welche Konzepte liegen dazu vor?

Antwort:

Die Richtlinie gibt es vor, dass von ihren Regelungen im Wesentlichen die Eisenbahnen und der Eisenbahnverkehr im Bereich der Haupt- und Nebenbahnen nach österreichischer Terminologie erfasst werden, für die auch die schrittweise Marktöffnung durch Zugang zur Schiene Platz greift.

Ob bzw. gegebenenfalls in welchen Punkten es darüberhinaus zweckmäßig wäre, auch weitere Eisenbahnen zu erfassen, wird innerstaatlich geprüft und letztlich bei der Gesetzesbehandlung zu entscheiden sein.

Frage 4:

Die Richtlinie für die Eisenbahnsicherheit verlangt die Einrichtung einer unabhängigen Sicherheitsbehörde, die auch das Verkehrsministerium sein kann und die zukünftig auch die Sicherheitsbescheinigungen ausstellen soll. Welche Überlegungen zur Errichtung und Organisation dieser Behörde wurden bisher angestellt? Welches Konzept soll hier verfolgt werden? Wird die Sicherheitsbehörde im Verkehrsministerium oder an einer anderen Stelle eingerichtet werden?

Antwort:

Die Überlegungen im bmvit gehen dahin, dass dieses im Rahmen seiner Zuständigkeiten für Haupt- und Nebenbahnen auch als zentrale Sicherheitsbehörde im Sinne der Richtlinie fungieren soll.

Frage 5:

Die Eisenbahnsicherheitsrichtlinie verlangt, dass eine gerichtliche Nachprüfbarkeit der Entscheidungen der Sicherheitsbehörde vorgesehen werden muss. Wie wird diese Vorgabe umgesetzt werden?

Antwort:

Wie schon derzeit Bescheide im Rahmen der Hoheitsverwaltung allgemein nach den Regelungen des Bundes-Verfassungsgesetzes der Nachprüfung durch den Verfassungs- und Verwaltungsgerichtshof unterliegen, so wäre das auch für das bmvit bei Erfüllung neuer sicherheitsbehördlicher Aufgaben im Sinne der Richtlinie der Fall.

Frage 6:

Die Eisenbahnsicherheitsrichtlinie verlangt, dass die Mitgliedstaaten verbindliche nationale Sicherheitsvorschriften festlegen und diese veröffentlichen und zur Verfügung gestellt werden. Wie wird diese Vorgabe umgesetzt? Welche Vorbereitungen wurden hierfür bereits getroffen? Welcher Zeitplan wurde vom Verkehrsministerium für die Umsetzung der nationalen Sicherheitsvorschriften festgelegt? Gibt es bereits Entwürfe für diese nationalen Sicherheitsvorschriften?

Antwort:

Bereits in Umsetzung der bestehenden Gesetzesvorschriften zur Interoperabilität von Teilsystemen und Komponenten, welche die jeweiligen Sicherheitsaspekte miteinfassen, wurden die gebräuchlichen technischen Vorschriften zur Beurteilung der grundlegenden Anforderungen an die Teilsysteme des österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und des konventionellen österreichischen Eisenbahnsystems im Internet auf der Homepage der Europäischen Kommission und der des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie angegeben und stehen jedem Interessierten zur Einsicht frei.

Für weitere über die Interoperabilität hinaus gebotene Vorschriften im Sinne der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit sieht das Eisenbahngesetz die Verordnungsform vor. Einige Verordnungsregelungen liegen bereits vor, wie beispielsweise in der Triebfahrzeugführer-Verordnung und in der Eisenbahnverordnung 2003, und Ergänzungen sind vorgesehen.

Frage 7:

Bereits bis April 2005 müssen die Mitgliedstaaten der Kommission alle einschlägigen geltenden nationalen Sicherheitsvorschriften unter Angabe ihres Anwendungsbereiches notifizieren. Welche Vorschriften werden seitens Österreichs notifiziert werden?

Antwort:

Österreichischerseits wird ein Verzeichnis der zu diesem Stichtag geltenden innerstaatlichen Sicherheitsvorschriften erstellt und der Europäischen Kommission mitgeteilt werden.

Frage 8:

Zur Sicherstellung der Einhaltung aller Maßnahmen verlangt die Richtlinie für die Eisenbahnsicherheit Vorschriften für Sanktionen, die wirksam, verhältnismäßig, nichtdiskriminierend und abschreckend sein müssen. Welche Maßnahmen werden hier vorgesehen?

Antwort:

Zunächst möchte ich darauf hinweisen, dass die Richtlinie Regelungen über das präventive Instrumentarium im Wege eines Sicherheitsmanagementsystems vorsieht, das Verstößen gegen die Sicherheit gezielt vorbeugen soll.

Zur Regelung nötiger Sanktionen wird, abgesehen von gerichtlich relevanten Tatbeständen, daran gedacht vorzuschlagen, dass entsprechend hohe Strafen im Verwaltungsstrafverfahren angedroht werden, und bei wiederholten bzw. qualifizierten Verstößen gegebenenfalls auch Berechtigungen entzogen werden.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'M' followed by several vertical strokes and a small flourish at the end.