

2756/AB XXII. GP

Eingelangt am 24.05.2005

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-10.000/0016-I/CS3/2005 DVR:0000175

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 W i e n

Wien, 23. Mai 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2791/J-NR/2005 betreffend Genehmigungs- und Bewilligungspraxis am Beispiel "Talent", die die Abgeordneten Moser, Freundinnen und Freunde am 24. März 2005 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Vorweg ist festzuhalten, dass für Grundsatzentscheidungen hinsichtlich der Beschaffungsstrategie von Schienenfahrzeugen nicht das bmvit, sondern die (damaligen) Organe der ÖBB zuständig sind. Die in der gegenständlichen Anfrage betroffene Baureihe 4023 ist nach wie vor keineswegs für das gesamte elektrifizierte Streckennetz Österreichs behördlich zugelassen, sondern in mehrerlei Hinsicht nur eingeschränkt. Die Verfahrensdauer von 20 Monaten ist, sofern die auch in vielen anderen Staaten der Europäischen Union präferierte entwicklungsbegleitende Begutachtung durch die Genehmigungsbehörde praktiziert wird, auch in anderen Ländern keineswegs atypisch.

Frage 1:

Aus dem Genehmigungsbescheid geht hervor, dass die ARGE Bombardier-ELIN bereits am 11. Oktober 2003 das gegenständliche Projekt zur eisenbahnrechtlichen Behandlung vorgelegt habe. Weiters wird darauf hingewiesen, dass im Laufe des Verfahrens mehrmals Unterlagen nachgereicht wurden.

- a) Weshalb hat die Genehmigung der Fahrzeuge so lange, nämlich von Oktober 2002 bis Juni 2004 gedauert? Ist dies die übliche Zeitspanne für die Genehmigung eines Fahrzeuges? Fall nein, welche verzögernden Faktoren sind aufgetreten?
- b) Worüber mussten mehrmals Unterlagen nachgereicht werden? Ist es ein üblicher Vorgang, dass bei der Genehmigung von Eisenbahnfahrzeugen diese sozusagen mitentwickelt werden und daher über viele Monate hinweg mehrmals das Projekt geändert werden muss?
- c) Welche Unterlagen und Projektsänderungen hat die Eisenbahnbehörde im Interesse einer behindertengerechten Gestaltung des Fahrzeuges im Laufe der vielen Monate erstens nachgefordert bzw. zweitens auch durchgesetzt?

Antwort:

a)

Die Zeitspanne von 20 Monaten ist für ein neu entwickeltes Serienfahrzeug nichts Ungewöhnliches und liegt in der entwicklungsbegleitenden Begutachtung durch die zuständige Behörde.

b)

Unvermeidbarer Weise wurden während dieser entwicklungsbegleitenden Begutachtung Versuchsprotokolle nachgereicht, die - wie international Standard - erst auf Grundlage von Experimenten am teilweise oder vollständig fertiggestellten Erstexemplar der gegenständlichen Serie durchgeführt werden konnten, z.B. den statischen Festigkeitsversuchen nach EN12663. Ferner wiesen die Sachverständigen einige Genehmigungsunterlagen, die vom Herstellerkonsortium vorgelegt wurden, wegen diverser Mängel zurück u.a. die rein theoretischen und nicht praxisbezogenen Untersuchungen zur Einstiegsituation.

c)

- Deutlich verbesserte und farblich gekennzeichnete Trittroste zur Verbesserung der Einstiegsituation
- Deutlich verbesserte Kennzeichnung der Querstufen
- Berücksichtigung der Postulate des Verbandes der Blinden und Sehbehinderten zugunsten verbesserter Kennzeichnung von Griffstangen und exponierten Gepäckträgern (ist derzeit in Umsetzung)
- Entwicklung und Einbau einer brauchbaren Rollstuhlrampe
- Beseitigung von Stolperfallen (als entbehrlich erwiesene Türblattführungen) in der Einstiegmitte
- Verbesserungen hinsichtlich der Praxistauglichkeit der Notsprechstellen
- Verbesserungen der Anhaltmöglichkeiten.

Frage 2:

Aus der Vorschreibung 2 des Genehmigungsbescheides geht hervor, dass die brems-technischen Erprobungen zum Zeitpunkt der Zulassung noch gar nicht abgeschlossen bzw. nicht vollständig waren. Dort wird nämlich vorgeschrieben, dass die bremstechnische Erprobung nach bestimmten Vorgaben zu vervollständigen bzw. zu wiederholen ist. Dennoch hat die Eisenbahnbehörde den Fahrzeugen die Betriebsbewilligung erteilt und sie daher offensichtlich ohne vollständige Nachweise hinsichtlich der Bremstechnik für den Betrieb in der Öffentlichkeit freigegeben.

- a) Wie ist es erklärbar, dass 11 Eisenbahnfahrzeuge von der Eisenbahnbehörde zugelassen wurden, für die zum Zulassungszeitpunkt offensichtlich noch keine vollständige bremstechnische Erprobung vorlag?
- b) Weshalb wurde für die vollständige bzw. wiederholte bremstechnische Erprobung eine Frist von zwei Monaten festgesetzt (bis 31.7.2004), während der die Fahrzeuge

- somit jedenfalls ohne vollständige Nachweise hinsichtlich der Bremstechnik im öffentlichen Fahrbetrieb mit Fahrgästen unterwegs waren?
- c) Wurden die entsprechenden Nachweise wenigstens innerhalb der zweimonatigen Nachfrist vorgelegt? Wann wurden die Nachweise vorgelegt? Welches Ergebnis erbrachte die Prüfung der Nachweise durch die Eisenbahnbehörde? Konnte sich die Eisenbahnbehörde wenigstens nachträglich davon überzeugen, dass das Fahrzeug vorschriftsgemäß bremsen kann?
 - d) Wer hätte im Fall eines mit der Bremstechnik zusammenhängenden Unglücks in der Nachfrist-Phase die Verantwortung für materielle Schäden oder Schäden an Leib und Leben zu tragen gehabt?
 - e) Ist es eine bedauerliche Ausnahme oder stellt es den Regelfall bei Genehmigungen der Eisenbahnbehörde dar, dass Fahrzeuge ohne vollständige Nachweise hinsichtlich der Bremstechnik für den Betrieb in der Öffentlichkeit freigegeben werden?
 - f) Was haben Sie angeordnet bzw. veranlasst, dass hinkünftig keine Fahrzeuge mehr für den Betrieb in der Öffentlichkeit freigegeben werden, bei denen nicht gesichert ist, dass sie überhaupt sicher bremsen können?

Antwort:

Bei der Abwicklung der bremstechnischen Typenprüfverfahren offenbarten sich einige Mängel, die es erforderlich machten, technische Änderungen vorzunehmen, die Ihrerseits wiederum eine Wiederholung einiger Versuche sowie Einstellungsoptimierungen erforderten. Wegen diverser Erkenntnisse aus den Versuchen und den zwischenzeitlich fortgeschrittenen Normenwerken (in Frage 5 zitierte UIC-Merkblätter) war es angesichts beschränkter Kapazitäten der involvierten Gutachter jedoch nicht möglich, alle formalen Ergänzungen vor Bescheiderteilung fertigzustellen. Die ausständigen Protokolle über die bremstechnische Erprobung gingen im bmvit im September 2004 endgültig ein, nachdem mehrere Male Details auf Expertenebene geklärt worden waren. Ein Abwarten dieser Protokolle wäre der Eisenbahnbehörde als „bürokratische Schikane“ und Vernichtung von öffentlichen Werten (Stillstand von betriebsbereiten anfänglich 5 bis 6 Zügen) zum Vorwurf gemacht worden.

Zum Zeitpunkt der Bescheiderteilung waren alle Voraussetzungen gemäß EisbG 1957, insbesondere jene nach Sicherheit und Ordnung des Betriebes erfüllt. Ohne die Erfüllung dieser Voraussetzungen wird keine Genehmigung erteilt.

Frage 3:

In der Vorschreibung 23 des Genehmigungsbescheides wird für das Bremssystem erst anlässlich der Betriebsbewilligung ein Nachweis verlangt, dass die Software und die Hardware überhaupt entsprechend dem Stand der Technik qualifiziert sind. Das bedeutet aber weiter, dass die Eisenbahnbehörde zum Zeitpunkt des Erteilens der Betriebsbewilligung offensichtlich noch gar nicht gewusst hat, ob das Bremssystem überhaupt entspricht. Dennoch wurde das Fahrzeug für den Betrieb in der Öffentlichkeit freigegeben.

- a) In der Vorschreibung 23 wurde das Bremssystem als sicherheitsrelevantes System eingestuft. Das ist mehr als beunruhigend: Wieso muss ein Bremssystem überhaupt erst als sicherheitsrelevantes System eingestuft werden? Ist das nicht selbstverständlich? Gibt es im derzeitigen Bestand oder bei in Bearbeitung befindlichen Genehmigungsverfahren Eisenbahnfahrzeuge, bei denen die Eisenbahnbehörde das Bremssystem nicht als sicherheitsrelevant einstuft?
- b) Weshalb wurde für den Nachweis der Qualifikation der Hardware und Software des Bremssystems eine Frist von zwei Monaten festgesetzt (bis 31.7.2004), während der die Fahrzeuge somit jedenfalls ohne vollständige Nachweise der Qualifikation der Hardware und Software für den Betrieb in der Öffentlichkeit freigegeben wurden?

- c) Als Frist für die Nachreichung der Nachweise für die Qualifikation der Hardware und Software des Bremssystems wurde in der Vorschreibung 23 der 31.7.2004 vorgeschrieben. Wurden die entsprechenden Nachweise bereits vorgelegt? Wann wurden die Nachweise vorgelegt? Welches Ergebnis erbrachte die Prüfung der Nachweise durch die Eisenbahnbehörde? Konnte sich die Eisenbahnbehörde wenigstens nachträglich davon überzeugen, dass die Hardware und Software des Bremssystems funktionieren?
- d) Ist es eine bedauerliche Ausnahme oder stellt es den Regelfall bei Genehmigungen der Eisenbahnbehörde dar, dass Fahrzeuge ohne vollständige Nachweise hinsichtlich der Hardware und Software des Bremssystems auf die Öffentlichkeit losgelassen werden?
- e) Was haben Sie angeordnet bzw. veranlasst, dass hinkünftig keine Fahrzeuge mehr für den Betrieb in der Öffentlichkeit freigegeben werden, bei denen nicht sicher ist, ob sie überhaupt sicher bremsen können?

Antwort:

Es wurden nicht erst zum Zeitpunkt der Betriebsbewilligung Nachweise verlangt, vielmehr lagen als Entscheidungsgrundlage für o. e. Betriebsbewilligung bereits im Januar 2004 bzw. März 2004 einerseits der Bericht zur sicherheitstechnischen Begutachtung der Software der Fahrzeugleittechnik, andererseits der Report zum Review der Software der Bremssteuerung und des Gleitschutzes dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vor. Neben diversen Messberichten der praktischen Fahrzeugerprobung sowie einer funktionalen Sicherheitsbetrachtung bildeten die in o. cit. Berichten ausgesprochenen Empfehlungen der Gutachter eine Entscheidungsgrundlage für die im Juni 2004 erteilte Betriebsbewilligung. Die in der gegenständlichen Anfrage betroffene Baureihe 4023 hat derzeit nicht nur eine eingeschränkte, sondern auch nur eine streckenbezogene Zulassung. Daher ist es nichts Außergewöhnliches, wenn bis zur Erteilung einer österreichweiten Zulassung sich im Bescheid befristete Auflagen, die im Wesentlichen die Empfehlungen der Gutachter widerspiegeln, finden.

Weiters ist festzustellen, dass zum Zeitpunkt der eisenbahnrechtlichen Genehmigung die wesentlichen Inhalte der geforderten Gutachten zumindest in Form von Vorabbestätigungen der Gutachter der Behörde vorlagen und somit keinerlei Grund gegeben war, die eingeschränkte und streckenbezogene Betriebsbewilligung für die Baureihe 4023 zu verweigern. Zum Zeitpunkt der Bescheiderteilung waren somit alle Voraussetzungen gemäß EisbG 1957, insbesondere jene nach Sicherheit und Ordnung des Betriebes erfüllt. Ohne die Erfüllung dieser Voraussetzungen wird keine Genehmigung erteilt.

Frage 4:

In der Vorschreibung 14 des Genehmigungsbescheides werden sogar noch Verhaltensregeln des Triebfahrzeugführers bei fahrzeugseitigem Ausfall der elektrodynamischen Bremse festgelegt. Auch die Vorschreibung 16 beschäftigt sich ausführlich mit Vollbremsungen bei nicht verfügbarer elektrodynamischer Bremse. Sogar die Beschreibung der Bremsanlage des Fahrzeuges dürfte mangelhaft sein und muss überarbeitet sowie an den aktuellen Stand angepasst werden (siehe Vorschreibung 17). Offensichtlich sind hinsichtlich der Bremsung dieses Fahrzeuges eine Reihe von Sicherheitsfragen nicht gelöst und nach zwei Jahren nicht einmal die Entwurfsunterlagen für sicherheitsrelevante Bauteile aktuell und vollständig! Da die Beschreibung der Bremsanlage des Fahrzeuges grundlegend zu überarbeiten ist, handelt es sich offensichtlich nicht um irgendwelche Kinkerlitzchen, sondern sind maßgebliche Dinge nicht in Ordnung. Trotzdem hat die Eisenbahnaufsichtsbehörde offenbar keine Bedenken gegen eine Zulassung gehabt.

- a. Liegt mittlerweile eine auf den aktuellen Stand angepasste Beschreibung der Bremsanlage vor oder ist die Eisenbahnbehörde weiterhin auf Vermutungen angewiesen?
- b. Was hat die grundlegende Überarbeitung der Beschreibung der Bremsanlage ergeben?
- c. Ist es eine bedauerliche Ausnahme oder stellt es den Regelfall bei Genehmigungen der Eisenbahnbehörde dar, dass aktuelle Unterlagen über die Bremsanlage von Fahrzeugen erst mehrere Wochen nach der Betriebsbewilligung grundlegend überarbeitet und an den aktuellen Stand angepasst vorgelegt werden müssen?
- d. Wie stellt die Eisenbahnbehörde die Sicherheit des Bremssystems anlässlich der Betriebsbewilligung fest, wenn es offensichtlich weder brauchbare noch aktuelle Unterlagen darüber gibt?
- e. Wie ist die Vorschrift 24 zu verstehen, wonach die Zulassungsdokumentation und zur Begutachtung vorzulegenden Dokumente für das Bremssystem in deutscher Sprache zu erstellen sind? Gibt es die lückenhafte und nicht aktuelle Dokumentation des Bremssystems nicht einmal in deutscher Sprache?
- f. Was haben Sie angeordnet bzw. veranlasst, damit die Eisenbahnbehörde hinkünftig keine Fahrzeuge mehr für den Betrieb in der Öffentlichkeit freigibt, bei denen nicht sicher ist, ob sie überhaupt sicher bremsen können?

Antwort:

Wie bereits unter der Antwort zu Frage 1 erläutert, bedarf es - auch wenn das im Vorschriftentext nicht immer gesondert vermerkt wird - einer Unterscheidung zwischen technisch bedenklichem Fahrzeugverhalten (dies konnte zum Zeitpunkt der Bescheiderteilung ausgeschlossen werden) und Formalerfordernissen.

Im Zuge des Stör- und Notfallkonzeptes ist es zweckmäßig, dass die Behörde auf eindeutige Verhaltensmaßregeln (die im Regelfall durch die Dienstvorschriften des betriebsverantwortlichen Eisenbahnverkehrsunternehmens erfolgt), auch hinsichtlich von Eigenheiten des gegenständlichen Fahrzeugtyps Wert legt, so auch bei diesem Fahrzeug. Es ist daher nicht zulässig, aus dieser Forderung eine zu erwartende Häufung gewisser Störungen abzuleiten.

Bezüglich der Fahrzeugdokumentation gilt sinngemäß das in der Antwort zu Frage 3 Gesagte.

a, d)

Ja, allerdings erst seit wenigen Wochen, wobei das bmvit nie auf Vermutungen angewiesen war, sondern auf Grundlage übereinstimmender Aussagen von international anerkannten Gutachtern bzw. persönlich von den Amtssachverständigen festgestelltem Fahrzeugverhalten entschied.

b)

Eine nachlesbare u.a. auch für die weiterentwickelte Baureihe 4024 gültige Dokumentation.

c)

Geringfügige Überarbeitungen der Dokumentationen stellen eher den Regelfall dar.

e)

Es würde als entbehrliche Schikane der Antragsteller und Behinderung des europäischen Warenaustausches empfunden werden, zumindest vorläufige Unterlagen eines - beim gegenständlichen Projekt konstruktionsverantwortlichen - Unternehmens, nicht auch in Fremdsprachen zu akzeptieren. Endgültig und längerfristig (z.B. für die Erstellung von Handbüchern für - in der Regel nicht fremdsprachenkundige - Triebfahrzeugführer) wird jedoch eine deutschsprachige Version benötigt.

f)

Diese Frage stellt sich, wie oben erläutert, nicht.

Frage 5:

Darüber hinaus sind die bremstechnischen Erprobungen gemäß Vorschreibung 2 des Genehmigungsbescheides nach kaum nachvollziehbaren Grundlagen (z.B. dem 19. Entwurf zur 2. Ausgabe eines UIC-Merkblattes 541-05) sowie nach §32 der Deutschen EBO durchzuführen. Die Notlöseeinrichtung für die Federspeicherbremse ist gemäß Vorschreibung 12 an die von DB, EBA und VDV publizierte Regelung Nr. B004/001 (Entwurf 5.1 vom September 2002) anzupassen.

- a) Gibt es in Österreich keine ausreichenden und brauchbaren Rechtsvorschriften für Eisenbahnfahrzeuge, sodass hier auf Regelungen von ausländischen Behörden und Vereinen (!) zurückgegriffen werden muss?
- b) Müssen Eisenbahnfahrzeuge tatsächlich nach irgendwelchen Entwürfen (!) von Regelungen zugelassen werden? Gilt im Eisenbahnbereich in Österreich neuerdings Deutsches Recht?
- c) Entsprechend 19. Entwürfe einer 2. Ausgabe dem Stand der Technik? Wurde der 19. Entwurf dann zur Endfassung der 2. Ausgabe oder gibt es bereits einen 20. oder 21. Entwurf oder gar eine 3. Ausgabe?
- d) Was haben Sie angeordnet bzw. veranlasst, damit die Eisenbahnbehörde hinkünftig nicht nach Grundlage eines derartigen Regelungs-Wirrwarrs, sondern nach verbindlichen und für alle nachvollziehbaren Rechtsvorschriften vorgeht?

Antwort:

Dank jahrzehntelanger funktionierender Expertengremien im Rahmen des internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) gibt es weltweit anerkannte Regeln. Diese ermöglichen es überhaupt erst, europaweit Fahrzeuge auszuschreiben und zum Teil auch grenzüberschreitend einzusetzen. Aufgrund der „Trägheit“ mancher dieser Regelwerke, wenden Experten, die dem Gesetz entsprechende den „Stand der Technik“ anwenden müssen auch bereits Entwürfe, wie den hier zitierten, an. Aktuelle Details über den UIC-Kodex sind öffentlich unter www.uic.asso.fr abrufbar.

Dort wo es im Ausland, wie etwa in Deutschland allgemein zugängliche technische Regelwerke gibt, die den Stand der Technik wiedergeben, ist es naheliegend, diese heranzuziehen, was in der Regel bereits im Ausschreibungsverfahren festgelegt wird.

Die Anwendung des österreichischen Eisenbahnrechts im Zulassungsverfahren steht keineswegs im Widerspruch zur Anwendung des UIC-Kodex bzw. anderer Richtlinien, die den „Stand der Technik“ zumindest europaweit definieren. In den nächsten Jahren werden auch für Fahrzeuge, wie die gegenständlichen Regionalverkehrstriebwagen durch die laufende Entwicklung der (europäischen) „Technischen Spezifikationen für Interoperabilität“ rechtsverbindliche gesamteuropäische Festlegungen geschaffen. Mit dem in der Zwischenzeit bestehenden Nebeneinander von ISO- und Europäischen Normen sowie dem immer noch dominanten UIC-Kodex (was die Quantität der technischen Detailregeln betrifft) lebt derzeit ganz Europa.

Frage 6:

Gemäß Vorschreibung 37 des Genehmigungsbescheids ist ein brandschutztechnisches Gutachten erst nach der Betriebsbewilligung und daher erst nach dem Einsatzbeginn der Fahrzeuge vorzulegen. Das bedeutet, dass die Eisenbahnbehörde ein Eisenbahnfahrzeug in öffentlichen Betrieb gehen hat lassen, ohne dass der Brandschutz vorab vollständig geprüft wurde. Damit nicht genug: In der Bescheidbegründung wird sogar noch ausgeführt, dass die bisherige brandschutztechnische Beurteilung scheinbar nach einem nicht verbindlichen und voraussichtlich auch nicht konsensfähigen Normentwurf durchgeführt wurde. Darüber hinaus ist nachlesbar, dass der Brandschutzgutachter bestimmte Prüfinhalte sogar verweigert hat

(Umstufung des Fahrzeuges in die Betriebsklasse 3). Es ist daher klar, dass hinsichtlich des Brandschutzes durch die Eisenbahnbehörde keine ausreichenden Ermittlungen durchgeführt wurden und keine vollständigen Gutachten vorlagen, bevor das Fahrzeug zugelassen wurde, sondern man hat sich auf nachträgliche Nachweise verlassen. Dies erscheint angesichts der Brandkatastrophen der letzten Jahre (Tauerntunnel, Kaprun) besonders unverantwortlich.

- a) Wie ist es erklärbar, dass 11 Eisenbahnfahrzeuge von der Eisenbahnbehörde zugelassen wurden, für die offensichtlich noch keine vollständige brandschutztechnische Beurteilung vorlag?
- b) Nach welchen Rechtsvorschriften über den Brandschutz geht die Eisenbahnbehörde bei der Genehmigung von Eisenbahnfahrzeugen vor?
- c) Ist es üblich, dass Eisenbahnfahrzeuge nach einem nicht verbindlichen und voraussichtlich auch nicht konsensfähigen Normentwurf brandschutztechnisch geprüft werden?
- d) Ist es üblich dass die Eisenbahnbehörde mit dem Brandschutzgutachter erst über die Prüfinhalte herumstreiten muss, während die Eisenbahnfahrzeuge bereits für den Betrieb in der Öffentlichkeit freigegeben wurden?
- e) Ist es eine bedauerliche Ausnahme oder stellt es den Regelfall bei Genehmigungen der Eisenbahnbehörde dar, dass Fahrzeuge ohne vollständige brandschutztechnische Beurteilung für den Betrieb in der Öffentlichkeit freigegeben werden?
- f) Was haben Sie angeordnet bzw. veranlasst, damit die Eisenbahnbehörde hinkünftig Fragen des Brandschutzes vorab klärt und bei der Betriebsbewilligung nicht noch mit dem Brandschutzgutachter über die Einstufung herumstreitet?

Antwort:

a)

Brandschutztechnisch wurden im gegenständlichen Fahrzeugtyp zahlreiche Forderungen des bmvit durchgesetzt. Selbstverständlich lag ein schutzzielorientiertes, alle anwendbaren Normen, Normentwürfe und Regeln berücksichtigendes brandschutztechnisches Gutachten - in diesem Falle ein solches der Technischen Universität Wien - vor Bescheiderteilung dem bmvit vor.

Die formale Forderung der Vorschreibung (37) fußt auf der rein formalen Widerspiegelung der zitierten deutschen Norm (DIN 5510), und wurde kurzfristig erfüllt, ohne dass sich hierbei neue Erkenntnisse ergaben.

b)

Grundlage des Verfahrens ist das Eisenbahngesetz 1957 in der geltenden Fassung. Das bmvit nimmt seit mehreren Jahren infolge mehrerer Anlassfälle bei in- und ausländischen Bahnen insofern eine Vorreiterrolle in Europa ein, als bei jedem Fahrzeug-Zulassungsverfahren ein unabhängiges Expertengutachten zum Brandschutz gefordert wird. Welche Normen und Regelwerke zur Festlegung des „Standes der Technik“ angewendet werden, wird dabei diesen international etablierten Spezialisten überlassen (in Summe kommen ca. 60 Normen bzw. Normentwürfe in Betracht). Vorweg zu klären ist jedenfalls die Einstufung in Risiko- bzw. Betriebsklassen, was im konkreten Fall durch die mangelhafte Koordination zwischen Besteller (ÖBB-PV) und konstruktionsverantwortlicher Lieferfirma (Bombardier/Elin) tatsächlich erst in einem relativ späten Stadium erfolgte.

c)

Ja, es gilt dasselbe, wie bei den UIC-Merkblättern, dass nämlich auch in noch nicht beschlossenen Normen (sog. Praenormen, die bereits veröffentlicht sind) der „Stand der Technik“ definiert ist.

d) bis f)

Nein, dies war auch im vorliegenden Fall nicht so. Üblicherweise erfolgt die Festlegung bereits im Pflichtenheft im Zuge des Ausschreibungsverfahrens. Eine früh- und rechtzeitige Absprache zwischen Behörde und künftigen Betreiber soll dies bei künftigen Fahrzeugserien hintanhaltend.

Frage 7:

Gemäß Vorschreibung 6 des Genehmigungsbescheides ist das WC mit einer fremdkraftbetätigten Türe nachzurüsten, damit Mobilitätsbehinderten im Rollstuhl die Benutzung des WC's ohne fremde Hilfe ermöglicht wird. Diese Vorschreibung muss erst bis 30.5.2005 erfüllt werden.

- a) Weshalb wird die behindertengerechte Gestaltung des Fahrzeuges über mehr als ein Jahr hinweg auf die lange Bank geschoben?
- b) Wie ist es zu erklären, dass einerseits Staatssekretär Mag. Mainoni in seinem Schreiben vom 4. November 2004 den Österreichischen Bundesbahnen die behindertenfeindliche Gestaltung des Fahrzeuges in die Schuhe schiebt (unvernünftig, Kritik auch in direktem Kontakt mit dem zuständigen Vorstandsdirektor), während gleichzeitig die Eisenbahnbehörde unverhältnismäßig großzügige Fristen für eine behindertengerechte Gestaltung einräumt?
- c) Was hat denn die Kritik des Herrn Staatssekretärs im direkten Kontakt mit dem zuständigen Vorstandsdirektor ergeben? In welchem Gespräch mit welchem Vorstandsdirektor hat der Herr Staatssekretär seiner Kritik wie angekündigt Nachdruck verliehen? Was sind die hoffentlich positiven Auswirkungen dieses Gesprächs auf die Mobilitätsbehinderten im Talent?
- d) Ist es eine bedauerliche Ausnahme oder stellt es den Regelfall dar, dass der Staatssekretär im Verkehrsministerium Verwendungszusagen abgibt, die von der Eisenbahnbehörde in ihren Bescheiden durch unvertretbar lange Fristen konterkariert werden dürfen?
- e) Was haben Sie angeordnet bzw. veranlasst, damit der Herr Staatssekretär und die Eisenbahnbehörde hinkünftig am gleichen Strang ziehen?

Antwort:

a)

Die Forderung nach einer Nachrüstung der WC-Türen mit Motorantrieb entsprach einer Kompromisslösung zwischen geäußelter Kritik von Interessensvertretungen der Rollstuhlfahrern (bei Besichtigung der ersten fertigen Fahrzeuge) und technischer Machbarkeit (Aufwand für den Tausch der WC-Zelle). Zwischenzeitlich hat es in dem vom bmvit ins Leben gerufenen Arbeitskreis „Behinderte und öffentlicher Verkehr“ eine Einigung gegeben, sodass sich diese Maßnahme als nicht erforderlich erweist und daher vom bmvit nicht mehr weiter betrieben wird. Die auch vom bmvit geäußerte Kritik an der nicht rechtzeitigen Einbeziehung von Vertretern von Behindertenorganisationen bei der Gestaltung von Fahrbetriebsmitteln hat dazu geführt, dass die ÖBB-Personenverkehrs AG einen eigenen Ansprechpartner aus dem betroffenen Personenkreis nominiert hat, um die Anliegen der Behinderten rechtzeitig zu berücksichtigen.

Frage 8:

Im Schreiben von Herrn Staatssekretär Mag. Mainoni vom 4. November 2004 wird darauf hingewiesen, dass für sämtliche nachträglich geforderte Gutachten selbstverständlich zuvor positive Vorgutachten vorgelegen seien, sodass die Endausfertigung des Gutachtens nachgeliefert hätte werden können. Neben dem umfassenden brandschutztechnischen Gutachten (das von vorher oder das von nachher?) gibt es dann auch noch eine Ergänzung, die wiederum die Relation zu einem konkreten deutschen Regelwerk widerspiegelt.

- a) Nach welchen Rechtsgrundlagen des Verwaltungsverfahrenrechts gliedert die Eisenbahnbehörde die vorzulegenden Gutachten in positive Vorgutachten, Endausfertigung des Gutachtens, umfassendes Gutachten und Ergänzungen zum Gutachten, die teilweise vor und teilweise erst nach der Genehmigung vorliegen müssen?
- b) Ist ein derartiges Gutachten-Tohuwabohu üblich oder stellt die Fahrzeugreihe Talent diesbezüglich einen bedauerlichen Einzelfall dar?
- c) Was haben Sie angeordnet bzw. veranlasst, damit dieses Tohuwabohu endlich verlässlich abgestellt wird?

Antwort:

Die Grundlagen des allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes gelten auch für eisenbahnrechtliche Verfahren, so u.a. auch das Prinzip der freien Beweiswürdigung. Außerdem wird auf die zu Frage (4) dieser Anfragebeantwortung gegebenen Erläuterungen hingewiesen. Die Berücksichtigung von Vorgutachten auf dem Niveau eines Sachverständigenbeweises ist auch bei anderen Fahrzeugzulassungen ein taugliches Mittel, um moderne Schienenfahrzeuge - unter voller Wahrung der technisch-betrieblichen Sicherheit - rasch in Verkehr zu bringen. Jedwede andersartige starre Regelung widerspräche sowohl den Interessen von Fahrzeugherstellern, Gutachtern und Betreibern als auch den Grundsätzen des AVG.

Mit freundlichen Grüßen