

**XXII. GP.-NR****2791/J****24. März 2005**

## **ANFRAGE**

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde  
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie  
betreffend Genehmigungs- und Bewilligungspraxis am Beispiel „Talent“

Am 3. Juni 2004 wurden elf Elektrotriebwagen des Typs Talent von der Gruppe Schiene des BMVIT (Abteilung Sch 4 Betriebsmittel Schienenbahnen) genehmigt. Für diese Fahrzeuge wurden eine eisenbahnrechtliche Genehmigung im Einzelfall und eine Betriebsbewilligung erteilt. Seit diesem Datum dürfen die elf Elektrotriebwagen in Österreich eingesetzt werden.

Dieser Genehmigung ist offenbar ein langwieriges Genehmigungsverfahren vorangegangen, in dem mehrmals Unterlagen nachgereicht wurden. Dem Genehmigungsbescheid (GZ. 354.109/2-II/Sch4/04) ist zu entnehmen, dass der Antrag zur Genehmigung bereits am 11. Oktober 2002 gestellt wurde; bis zum Genehmigungsbescheid hat es dann noch 20 Monate gedauert.

Bereits lange vor der Genehmigung im Juni 2004 gab es von mehreren Seiten Bedenken gegen die Tauglichkeit dieses Fahrzeuges. Der Genehmigungsbescheid selbst bestätigt diese Bedenken leider in eindrucksvoller Weise. Eine Durchsicht des Genehmigungsbescheides muss außerdem nachdrückliche Zweifel aufkommen lassen, ob die Eisenbahnbehörde im Verkehrsministerium tatsächlich alle erforderlichen Vorkehrungen getroffen hat, dass nur ein sicheres und geeignetes Eisenbahnfahrzeug genehmigt wird.

Bereits im Spätherbst des Vorjahres wurde die bedenkliche Gestaltung des Genehmigungsbescheides der Eisenbahnbehörde von verschiedenen Seiten an das Verkehrsministerium herangetragen. Alle Bedenken wurden jedoch in bewährter Manier abgeblockt; die behindertenfeindliche Gestaltung des Fahrzeuges wurde alleine den ÖBB in die Schuhe geschoben – ganz so, als ob die Genehmigungsbehörde in Sachen Fahrzeugqualität und Barrierefreiheit keinerlei Einfluss hätte. Schlussendlich wurde sogar Staatssekretär Mag. Mainoni persönlich dazu eingespannt, berechtigte Sicherheitsbedenken abzuwimmeln und die Vorgangsweise der Eisenbahnbehörde als nichts Ungewöhnliches darzustellen. Überdies wurde in einem Schreiben des Herrn Staatssekretärs vom 4. November 2004 der Eindruck zu erwecken versucht, Außenstehende (von ihm als Nicht-Experten bezeichnet) seien halt ganz einfach nur zu dumm, den ausgezeichneten Bescheid, der sich an Hersteller und Betreiber von Schienenfahrzeugen richtet (also offenbar die alleinigen Experten), nachvollziehen zu können.

Tatsächlich jedoch besteht kein Grund, hier alle Kritiker des Fahrzeuges überheblich als Nicht-Experten abzuqualifizieren und die Genehmigung eines Fahrzeuges als Geheimwissenschaft zu reklamieren. Ganz im Gegenteil: Sollten alle österreichischen Schienenfahrzeuge nach dem gleichen Muster von der

Eisenbahnbehörde genehmigt werden, dann müsste man sich um die Sicherheit des österreichischen Eisenbahnsystems wirklich Sorgen machen! Es ist aber keinesfalls akzeptabel, dass nicht nachvollziehbare Genehmigungsvorgänge von der Eisenbahnbehörde und dem Herrn Staatssekretär ganz einfach abgeschirmt werden und bei kritischen Rückfragen die Fragesteller abqualifiziert werden.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

## **ANFRAGE:**

- 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? Falls 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?
- 2) Aus der Vorschreibung 2 des Genehmigungsbescheides geht hervor, dass die bremstechnischen 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?
- 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 Nachweises 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?

- 4) In der Vorschrift 14 des Genehmigungsbescheides werden sogar noch Verhaltensregeln des Triebfahrzeugführers bei fahrzeugseitigem Ausfall der elektrodynamischen Bremse festgelegt. Auch die Vorschrift 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 Vorschrift 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?

e) 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?

- 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) Entsprechen 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?
- 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 Bescheidebegründung 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?

7) Gemäß Vorschreibung 6 des Genehmigungsbescheides ist das WC mit einer fremdkraftbetätigten Türe nachzurüsten, damit Mobilitätsbehinderten im Rollstuhl die Benutzung des WCs 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?

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 Verwaltungsverfahrensrechts 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?

J. Ben. Hülse  
furo  
sch 11  
cul  
in