



DORIS BURES  
Bundesministerin  
für Verkehr, Innovation und Technologie

An die  
Präsidentin des Nationalrats  
Mag.<sup>a</sup> Barbara PRAMMER  
Parlament  
1017 Wien

XXIV. GP.-NR  
11128 /AB  
30. Mai 2012  
zu 11306/J

GZ. BMVIT-10.000/0014-I/PR3/2012  
DVR:0000175

Wien, am 9. Mai 2012

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Dipl.-Ing. Deimek und weitere Abgeordnete haben am 30. März 2012 unter der Nr. 11306/J an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend die Nichtbeachtung der Entscheidung der EU-Kommission 2002/735/EG am Beispiel des Railjets gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Ab welchem Zeitpunkt waren dem BMVIT bzw. den ÖBB die technischen Details des Railjets bekannt?*

Beginnend mit Frühjahr 2005 wurden mit den verantwortlichen MitarbeiterInnen, die im Bereich meines Ressorts für Zulassungsfragen zuständig sind, Gespräche über den railjet und seine technischen Eckdaten geführt.

Zu den Fragen 2 bis 4:

- *Kam es vor der Übernahme der ersten Garnitur des Railjets seitens der ÖBB zu einer Due Diligence?*
- *Wenn ja, zu welchem Ergebnis führte diese?*
- *Wenn nein, weshalb nicht?*

Diese Fragen betreffen operative Aufgaben des ÖBB-Managements, die nicht vom Interpellationsrecht umfasst sind.

Zu den Fragen 5 und 6:

- *Gegen welche Vorschriften der genannten TSI verstößen die technischen Daten des Railjets?*
- *Welche rechtlichen und finanziellen Konsequenzen hat die Nichteinhaltung der genannten TSI für die Republik bzw. die ÖBB?*

Für die Lieferung und die Zulassung war die Firma Siemens vollinhaltlich verantwortlich. Der railjet verstößt gegen keine Vorschriften der TSI in der zum Lieferzeitpunkt gültigen Fassung. Daher gibt es keine rechtlichen und finanziellen Konsequenzen für die ÖBB, da der railjet allen gesetzlichen Anforderungen entspricht.

Zu Frage 7:

- *Auf welcher fachlichen Grundlage bzw. Expertise kam der Beschluss des BMVIT vom 19.07.2006 nach EisBG i.d.F. von 2004 (BGBI. 2004/38) zustande, dem Railjet die Zulassung zu erteilen?*

Gemäß § 32a Abs. 3 EisbG sind dem Antrag um Erteilung einer Bauartgenehmigung für die Inbetriebnahme eines Schienenfahrzeuges Gutachten beizugeben; dieses zum Beweis, ob das Schienenfahrzeug dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes anderer Schienenfahrzeuge auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht. Derartige Gutachten über alle projektrelevanten Fachgebiete wurden im Zuge des Ermittlungsverfahrens durch die Firma Siemens AG der Eisenbahnbehörde des bmvit vorgelegt.



Zu Frage 8:

- Welche Gutachten wurden gemäß EisBG i.d.F. von 2006 (BGBI 2006/125) gefordert, zu welchen Ergebnissen führten diese Gutachten und wer erstellte sie?

Es wurden insgesamt 18 Gutachten erstellt, die die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb nachweisen und den Stand der Technik dokumentieren. Der bisherige kommerzielle Einsatz (seit Dezember 2008) hat die Richtigkeit bestätigt. Die Gutachten wurden von Sachverständigen erstellt, die entsprechend § 32a Abs. 6 EisbG qualifiziert sind.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Doris Bures".