
12995/AB XXIV. GP

Eingelangt am 05.02.2013

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0045-I/PR3/2012
DVR:0000175

Wien, am . Jänner 2013

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr.ⁱⁿ Moser, Freundinnen und Freunde haben am 5. Dezember 2012 unter der **Nr. 13222/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Eisenbahnsicherheitsvorschriften als Sicherheitsgefährdung – legislativer Lapsus oder Absicht? gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zum Motiventeil:

Die sicherheitsrelevanten Anforderungen an den Bau und Betrieb von Eisenbahnen waren immer schon in Vorschriften ausgeprägt. Sie werden nun in der Ära einer regulierten Marktöffnung einerseits in Vorschriften auf der Ebene der EU harmonisiert, und andererseits innerstaatlich in Form von Verordnungen weiter entwickelt.

Die Arbeiten des bmvit an den Sicherheitsvorschriften in Verordnungsform führten 2012 zur Neuerlassung der Eisenbahnkreuzungsverordnung, der Verordnung Eisenbahnschutzvorschriften und

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

Anfang 2013 der Eisenbahn-Eignungs- und Prüfungsverordnung. Überdies wird die bereits 2008 erlassene Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung weiter entwickelt.

All die Vorschriften trugen bisher und tragen weiterhin dazu bei, das hohe Sicherheitsniveau zu wahren, das gerade für die Eisenbahnen kennzeichnend ist.

Die besonders angesprochenen Regelungen über die Modalitäten zum Betreten der Eisenbahnanlagen dienen dem Schutz der Eisenbahn, aber auch dem Schutz der eisenbahnfremden Personen, die sich fallweise im Bereich von Eisenbahnanlagen aufhalten, die nicht dem allgemeinen Verkehrsgebrauch dienen. Bei der Verordnung Eisenbahnschutzvorschriften handelt es sich nicht, wie das aus der Darstellung in der Anfrage missverstanden werden könnte, um eine restriktive Neuregelung, sondern um eine weitere Regelung aufgrund der schon bisher gesetzlich vorgegebenen allgemeinen Schutzregeln. Die Verordnung sieht nicht nur die zitierte Bestimmung in § 2 Abs. 7 über ein Betretungsverbot außer bei Anwesenheit geschulter Eisenbahnbediensteter vor, sondern auch die gesetzesgemäße Bestimmung über Erlaubniskarten des Eisenbahnunternehmens, die auch Personen von Einsatzorganisationen und sonstigen Hilfskräften ausgestellt werden können. Schon aus seiner Gesamtverantwortung für die Sicherheit der Eisenbahn heraus hat das Eisenbahnunternehmen präventiv Vorkehrungen zum Beherrschen von außergewöhnlichen Ereignissen zu treffen, und ein derartiges Sicherheits- und Rettungskonzept sah schon bisher eine entsprechende Ausbildung von Angehörigen von Einsatzorganisationen, periodische Einsatzübungen und die Ausstellung von Erlaubniskarten vor. Dieser Sicherheitsverantwortung entsprechend wurde etwa auch das umfangreiche Handbuch 8.5.2-009 „Feuerwehreinsatz im Gleisbereich“, das auf Gefahren und Besonderheiten eines Einsatzes im Gleisbereich eingeht, von der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft gemeinsam mit dem Österreichischen Bundesfeuerwehrverband herausgegeben. Von diesen allgemeinen Vorkehrungen abgesehen kann das Eisenbahnunternehmen im Falle eines außergewöhnlichen Ereignisses vorkehren, dass rasch ein geschulter Eisenbahnbediensteter vor Ort ist, um die Schnittstelle zwischen der Einsatzorganisation und der Eisenbahnbetriebssteuerung und so auch die Sicherheit der Einsatzkräfte zu gewährleisten.

Zu Frage 1:

- *Die Verordnung über die Eisenbahnschutzvorschriften wurde nach einer jahrzehntelangen „Wartezeit“ erst 2012 erlassen und ist am 1.9.2012 in Kraft getreten. Weshalb wurde mit der Erlassung dieser wichtigen Regelung derartig lange zugewartet, obwohl sie schon seit dem Eisenbahngesetz 1957 zu erlassen gewesen wäre?*

Die wesentlichen Verhaltensanordnungen für Bahnbenützer sind bereits im Eisenbahngesetz selbst geregelt. Anlass für die Erlassung dieser weiteren auf § 47c (bzw. vor der Novelle 2006 auf § 46) EibG gestützten Verordnung waren die technischen und betrieblichen Entwicklungen der letzten Jahre, die eine Konkretisierung der bestehenden Anordnungen an diese geänderten Anfor-

derungen (Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf über 200 km/h, Reduktion der Mitarbeiter, z.B. infolge von Betriebsformen ohne Zugbegleiter) als zweckmäßig erscheinen haben lassen.

Zu den Fragen 2 und 3:

- *Nach einer derartig langen Vorbereitungszeit sollte wohl zumindest eine gewissenhafte Erstellung der Verordnung unter Einbeziehung aller Beteiligten erwartet werden können. Welche der betroffenen Einsatzorganisationen und Hilfsorganisationen wurden bei der Erarbeitung der Verordnung einbezogen? In welcher Form wurden die betroffenen Einsatzorganisationen und Hilfsorganisationen einbezogen?*
- *Nach § 2 Abs. 7 der Verordnung dürfen Angehörige von Einsatzorganisationen und sonstige Hilfskräfte im Zuge eines Hilfeinsatzes die nicht dem „allgemeinen Verkehrsgebrauch“ dienenden Eisenbahnanlagen nur betreten, wenn durch betriebliche Maßnahmen und vor Ort anwesende geschulte Eisenbahnbedienstete ein gefahrloses Betreten gewährleistet wird. Somit dürfen Feuerwehr, Rettung, Polizei und andere Einsatzorganisationen und Hilfskräfte die Eisenbahnanlagen ausnahmslos erst dann betreten, wenn „geschulte Eisenbahnbedienstete“ vor Ort eingetroffen sind. Ist diese Regelung mit den betroffenen Einsatzorganisationen und Hilfsorganisationen abgestimmt?*

Die Bestimmung des § 2 Abs. 7 EISBStV wird nach Ansicht meiner ExpertInnen falsch wiedergegeben; die Darstellung und die daraus gezogenen Schlussfolgerungen sind unrichtig.

Vor Erlassung der Verordnung wurde ein normales Begutachtungsverfahren durchgeführt.

Zu Frage 4:

- *Halten Sie es für sinnvoll Verordnungsregelungen zu treffen, nach denen die Einsatzkräfte nach Hilfe schreienden Opfern im brennenden Eisenbahnwagen so lange aus sicherer Entfernung „zusehen“ müssten, bis ein „geschulter Eisenbahnbediensteter“ vor Ort eingetroffen ist und sie erst dann die Gleisanlagen betreten dürfen? Falls ja – warum? Falls nein – was werden Sie konkret unternehmen?*

Eine derartige Regelung existiert nicht. Grundsätzlich wird aber davon ausgegangen, dass auch für die Sicherheit der Einsatzkräfte so weit als möglich Vorkehrungen getroffen werden müssen. Zu diesen Vorkehrungen gehört entsprechendes Wissen hinsichtlich der besonderen im Eisenbahnbetrieb auftretenden Gefahren.

Zu den Fragen 5 bis 7:

- *Einsatzorganisationen und Hilfsorganisationen dürfen die Eisenbahnanlagen außerhalb des „allgemeinen Verkehrsgebrauchs“ erst dann betreten, wenn durch betriebliche Maßnahmen und vor Ort anwesende geschulte Eisenbahnbedienstete ein gefahrloses Betreten gewährleistet wird. Es müssen daher natürlich auch von den Eisenbahnunternehmen ausreichend „geschulte Eisenbahnbedienstete“ organisatorisch vorgehalten werden. Welche diesbezüglichen Veranlassungen haben Sie rechtzeitig vor Inkrafttreten der Verordnung getroffen, damit es zu keinen Sicherheitsdefiziten kommt?*
- *Es dürfte Ihnen bekannt sein, dass Eisenbahnbedienstete in der Fläche verstärkt eingespart werden (Fahrdienstleiter, Fahrkartenschalter usw.). Inwieweit ist der zusätzliche Personalbedarf von „geschulten Eisenbahnbediensteten“ vor Ort mit dieser Entwicklung*

abgestimmt? Welche Vorbereitungen haben Sie diesbezüglich mit den betroffenen Eisenbahnunternehmen getroffen?

- *Das Erfordernis „geschulter Eisenbahnbediensteter“ vor Ort zur Unterstützung der Einsatzorganisationen und Hilfsorganisationen muss natürlich im Notfallmanagement der Eisenbahnunternehmen entsprechend berücksichtigt werden. Inwieweit haben Sie im Rahmen der Aufsicht die Einhaltung dieser Voraussetzung überprüft?*

Die Darstellung ist nach Auskunft meiner ExpertInnen unrichtig. Sofern bestehende Sicherheits- und Rettungskonzepte künftig adaptiert würden, hätte ein Eisenbahnunternehmen vorher die entsprechenden Vorkehrungen zu treffen, zu denen wie bisher auch eine Abstimmung mit den örtlich betroffenen Einsatzorganisationen gehört.

Zu Frage 8:

- *In merkwürdigem Gegensatz zu den überstrengen Regelungen für Einsatzorganisationen und Hilfsorganisationen dürfen alle Angehörigen des Österreichischen Bundesheeres die Eisenbahnanlagen ohne Einschränkung und ohne jede Ausbildung überall ohne vor Ort anwesende „geschulte Eisenbahnbedienstete“ betreten. Aus welchem Grund bestehen zum Beispiel für einen Koch oder eine Reinigungskraft des Österreichischen Bundesheeres – oder auch: sämtliche Präsenzdienste – derart großzügige Regelungen, während die Einsatzorganisationen und Hilfsorganisationen vor ihrem Einsatz auf den „geschulten Eisenbahnbediensteten“ vor Ort warten müssen?*

Bei allen in § 3 EISbSV angeführten Personen ist das Betreten ohne Erlaubniskarte überdies nur zulässig, „wenn und solange dies zur Ausübung ihrer Dienstobliegenheiten erforderlich ist“.

Zu den Fragen 9 bis 11:

- *Unter den betroffenen Einsatzorganisationen und Hilfsorganisationen herrscht bereits spürbarer Ärger über die unpraktikablen Regelungen des § 2 Abs. 7 der Verordnung. Es werden Befürchtungen laut, dass die Einsatzorganisationen und Hilfsorganisationen unter derartigen Rahmenbedingungen ihren Sicherheitsaufgaben nicht mehr verlässlich nachkommen können. Bis wann ist daher eine Überarbeitung und Anpassung dieser Regelungen vorgesehen?*
- *Durch die unpraktikable Regelung des § 2 Abs. 7 der Verordnung und damit verbundener Verzögerungen beim Einsatz von Einsatzorganisationen und Hilfsorganisationen durch die Wartezeit auf „geschulte Eisenbahnbedienstete“ kann es zu riskanten Verzögerungen bei Hilfeinsätzen, zum Beispiel durch Feuerwehr, Rettung oder Polizei, kommen. Wie werden Sie sicherstellen, dass es hier nicht zu Vorwürfen an Einsatzorganisationen und Hilfsorganisationen kommen kann? Wie werden Sie sicherstellen, dass die Angehörigen der Einsatzorganisationen und Hilfsorganisationen für diese Verzögerungen nicht haftbar gemacht werden?*
- *Sollte es bei Hilfeinsätzen wegen der unpraktikablen Regelung des § 2 Absatz 7 der Verordnung durch die Wartezeit auf „geschulte Eisenbahnbedienstete“ zu Verzögerungen kommen, wo würden Sie die politische Verantwortung für allfällige Folgen dieser Verzögerungen zuordnen?*

Aus der EISbSV ergibt sich laut den ExpertInnen meines Hauses keine Notwendigkeit, die bisherigen Vorgaben für Einsätze abzuändern. Sollte von den neuen Möglichkeiten Gebrauch gemacht werden und z.B. das Handbuch 8.5.2-009 „Feuerwehreinsatz im Gleisbereich“ durch Bundesfeuerwehrverband und ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft überarbeitet werden, so können allfällige

durch Falschinformationen ausgelöste Verunsicherungen durch Rücksprache bei der Behörden beseitigt werden.

Zu Frage 12:

- *Wer trug in Ihrem Haus die federführende Verantwortung für die Textierung der „Verordnung über die Eisenbahnschutzvorschriften“ in der letztlich in BGBl II Nr. 219/2012 erlassenen Form?*

Die Vorbereitungsarbeiten zur Verordnung oblagen, wie auch bei den anderen Verordnungen zu Sicherheitsvorschriften, den FachbeamtenInnen des bmvit. Vor der Erlassung der Verordnung erfolgte jeweils eine allgemeine Begutachtung und deren Auswertung.