

11306/J XXIV. GP

Eingelangt am 30.03.2012

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

ANFRAGE

des Abgeordneten DI Gerhard Deimek
und weiterer Abgeordneter

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
**betreffend die Nichtbeachtung der Entscheidung der EU-Kommission
2002/735/EG am Beispiel des Railjets**

Die Republik Österreich ist am 4. Juni 2011 über den Inhalt der „*Entscheidung der Kommission (2002/735/EG) vom 30. Mai 2002 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge“ des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems*“ – kurz TSI – in Kenntnis gesetzt worden. Exakt ein halbes Jahr später trat die Regelung in Kraft.

Punkt 6 umfasst die Bestimmungen im Bereich der Fahrzeuge des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems.

Der von den Österreichischen Bundesbahnen angeschaffte Railjet widerspricht diversen Bestimmungen, weshalb zusätzliche Kosten anfallen, die je nach Position quantifiziert und in ihren Auswirkungen beziffert werden müssen. Dieser Umstand ist umso bedenklicher, als es sich beim genannten Wendezug um die kostspieligste Fuhrparkerneuerung der ÖBB seit Gründung der Zweiten Republik handelt.

Das Projekt Railjet wurde der Öffentlichkeit im September 2008 vorgestellt – knapp sechs Jahre nach Inkrafttreten der Entscheidung 2002/735/EG.

In diesem Zusammenhang richten die unterfertigenden Abgeordneten an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

ANFRAGE

1. Ab welchem Zeitpunkt waren dem BMVIT bzw. den ÖBB die technischen Details des Railjets bekannt?
2. Kam es vor der Übernahme der ersten Garnitur des Railjets seitens der ÖBB zu einer Due Diligence?
3. Wenn ja, zu welchem Ergebnis führte diese?
4. Wenn nein, weshalb nicht?
5. Gegen welche Vorschriften der genannten TSI verstößen die technischen Daten des Railjets?

6. Welche rechtlichen bzw. finanziellen Konsequenzen hat die Nichteinhaltung der genannten TSI für die Republik bzw. die ÖBB?
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?
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?