
3013/AB XXIV. GP

Eingelangt am 17.11.2009

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 W i e n

GZ. BMVIT-10.000/0041-I/PR3/2009
DVR:0000175

Wien, am . November 2009

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Moser, Freundinnen und Freunde haben am 17. September 2009 unter der **Nr. 2986/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend mangelhafte Eisenbahnaufsicht beim Notfallmanagement der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG und bei Eisenbahnkreuzungen gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *In der Anfragebeantwortung 1638/AB wird bei fast allen Fragen ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Antwort von den ÖBB vorformuliert wurde („nach Einholung der Auskünfte von den ÖBB“, „wie mir die ÖBB mitteilen“, gemäß ÖBB“, „laut Auskunft der ÖBB“ usw.).*
 - a) *Welche Anfragebeantwortungen der Fragen 1 bis 57 wurden vor der Weitergabe ans Parlament von der Eisenbahnaufsichtsbehörde auch inhaltlich nachgeprüft?*
 - b) *Welche Anfragebeantwortungen wurden ohne weitere inhaltliche Prüfung durch die Eisenbahnaufsichtsbehörde ganz einfach nur ans Parlament durchgereicht?*

Grundsätzlich ist festzustellen, dass es sich bei der Beantwortung der Fragen nicht um „Vorformulierungen“ der ÖBB handelt, da es sich bei den davon betroffenen Antworten um Themen wie beispielsweise Vorschriften der ÖBB handelt. Dabei sind die ÖBB im behördlichen Verfahren Betroffene und somit zur Auskunft gegenüber der Eisenbahnbehörde verpflichtet.

Fragen von Parlamentarischen Anfragen werden generell von den zuständigen Fachbereichen meines Ministeriums aufbereitet und somit im Allgemeinen geprüft, insbesondere wenn diese die direkte Zuständigkeit des BMVIT betreffen. Sofern das BMVIT jedoch als Eisenbahnbehörde nicht unmittelbar zuständig ist, werden von meinem Ressort, sofern möglich, im Sinne einer umfänglichen Informationsbereitstellung Informationen eingeholt, um diese an das Parlament weiterzuleiten und umfassend bereitzustellen.

Zu Frage 2:

- *In Frage 2, 3 und 20 der Anfrage Nummer 1581/J wurden die Ausbildungsvorschriften und die Ausbildungszeit für Notfalleiter angefragt. In der Anfragebeantwortung Nummer 1638/AB wird aber nur auf die Ausbildung der Fahrdienstleiter von 120 Schulungstagen verwiesen („wie mir die ÖBB mitteilen“, „nach Auskunft der ÖBB“). Daher muss nochmals nachgefragt werden:
a) Welche Ausbildungsdauer ist konkret für die Funktion des Notfalleiters vorgesehen?
b) Welche Ausbildungsinhalte sind konkret für die Funktion des Notfalleiters vorgesehen?*

Im Eisenbahnwesen gibt es verschiedene Funktionen, die nach umfangreicher Praxiserfahrung sowie weiterführenden Unterweisungen und Einschulungen samt nachweislicher Erfolgsüberprüfung, ausgeübt werden können. Die Funktion „Notfalleiter“ ist eine solche Funktion. Umfang, Dauer und Inhalte für Unterweisung und Einschulung zum Notfalleiter werden vom Eisenbahnunternehmen gemäß den entsprechenden Erfordernissen (z.B. Umfang des zu betreuenden Bereiches) festgelegt. Die Ausbildungsinhalte selbst sind bereits in der Ausbildung zum Fahrdienstleiter enthalten und werden im Rahmen von periodischen Schulungen wiederholt. Die Vorschrift für die Fahrdienstleiterausbildung wird von der Eisenbahnbehörde genehmigt.

Auf die Ausführungen in der Anfragebeantwortung Nr. 1638/AB zur Funktion des Notfalleiters (d.h. keine eigene Kategorie von Bediensteten) darf verwiesen werden.

Zu Frage 3:

- *In Frage 6 der Anfrage Nummer 1581/J wurde die Genehmigungspflicht der Ausbildungsvorschriften für die Ausbildung zum Notfalleiter nach § 21a Eisenbahngesetz angefragt. In der Anfragebeantwortung Nummer 1638/AB wird dazu mitgeteilt, dass Voraussetzung für diese Funktion eine erfolgreich abgeschlossene Ausbildung als Fahrdienstleiter wäre und daher eine eigene Ausbildungsvorschrift für die Funktion Notfalleiter nicht erforderlich wäre. Die Tätigkeit des Fahrdienstleiters ist*

offensichtlich sicherheitsrelevant im Sinne von § 21a Eisenbahngesetz (Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit).

a) Mit welcher Ausbildungsdauer und welchen Ausbildungsinhalten wurde die Ausbildung der Fahrdienstleiter bei den ÖBB gemäß § 21a Eisenbahngesetz von der Behörde genehmigt?

Ebenso ist die Tätigkeit des Notfalleiters offensichtlich sicherheitsrelevant im Sinne des § 21a Eisenbahngesetz (Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit).

b) Welche Anteile der Ausbildung der Fahrdienstleiter sind der Tätigkeit des Notfalleiters gemäß § 21a Eisenbahngesetz zuzurechnen?

Derzeit befindet sich eine neue Ausbildungsvorschrift für „Mitarbeiter/innen mit Aufgaben in der Betriebsabwicklung“ (betrifft auch Fahrdienstleiter) im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren.

Nachdem von der Antragstellerin eine aufgrund eines vorliegenden eisenbahnbetrieblichen Gutachtens verbesserte Fassung der Ausbildungsvorschrift kürzlich vorgelegt wurde, erfolgt nun die abschließende Beurteilung aus arbeitnehmerschutzrechtlicher Sicht. Der Abschluss des Genehmigungsverfahrens bis Ende November 2009 wird angestrebt.

Detaillierte Angaben zu Umfang und Inhalt der Ausbildung können erst nach Abschluss dieses Genehmigungsverfahrens und damit nach Vorliegen des genehmigungsfähigen Inhalts erfolgen. Auf die Beantwortung der Frage 5 sowie der Frage 2 darf darüber hinaus hingewiesen werden.

Zu Frage 4:

➤ *In Frage 14 der Anfrage Nummer 1581/J wurde angefragt, welche Ausbildungen für Funktionen im Verantwortungsbereich der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG nach § 21a Eisenbahngesetz genehmigt sind. In der Anfragebeantwortung Nummer 1638/AB wird aber nur auf die Ausbildungsvorschriften der Triebfahrzeugführer und der Wagenmeister verwiesen.*

a) Wurde bei der Anfragebeantwortung übersehen, dass weder die Triebfahrzeugführer noch die Wagenmeister der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG zuzurechnen sind?

b) Kann es möglich sein, dass keine einzige Funktion bei der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG als sicherheitsrelevant im Sinne des § 21a Eisenbahngesetz (Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit) eingestuft ist?

c) Hat die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG keine Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit durchzuführen?

d) Daher muss nochmals nachgefragt werden: Welche Ausbildungen für Funktionen im Verantwortungsbereich der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG sind nach § 21a Eisenbahngesetz genehmigt?

Bei der ÖBB- Infrastruktur Betrieb AG (neu ÖBB- Infrastruktur AG) werden von Eisenbahnbediensteten Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit des Betriebes einer Eisenbahn durchgeführt.

Dies wurde in der Voranfrage zu dieser Parlamentarischen Anfrage nicht übersehen, sondern die Frage derart beantwortet, welche Funktionen generell eine bescheidmäßige Genehmigung aufweisen.

Selbstverständlich finden sich innerhalb der ÖBB-Infrastruktur AG Funktionen mit sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Sinne von §21a Eisenbahngesetz, wie sich dies z.B. auch in der derzeit anhängigen Ausbildungsrichtlinie für „Mitarbeiter/innen mit Aufgaben in der Betriebsabwicklung“ widerspiegelt.

Derzeit sind nachstehende Genehmigungsverfahren betreffend ÖBB-Infrastruktur AG (ehemals ÖBB-Infrastruktur Bau AG und ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG) anhängig:

- Ausbildungsvorschrift „Mitarbeiter/innen mit Aufgaben in der Betriebsabwicklung“
- Ausbildungsvorschrift „Verschubmitarbeiter/innen“
- Ausbildungsvorschrift „Zugbegleiter/innen“
- Ausbildungsvorschrift „Betriebsleiter/innen“

Um keine Ausbildungsvorschrift im engeren Sinne handelt es sich bei:

- DV ÖBB 11 – Eignung, Tauglichkeit

Von weiteren Eisenbahnunternehmen sind zusätzlich nachstehende Regelungen zur Genehmigung beantragt:

- Dienstvorschrift für „Eisenbahnaufsichtsorgane“

Zu Frage 5:

- *In Frage 18 der Anfrage Nummer 1581/J wurde angefragt, für welche Eisenbahnberufe eine Mindestausbildungsdauer vorgeschrieben ist, aufgelistet nach Beruf und Mindestausbildungsdauer. In der Anfragebeantwortung Nummer 1638/AB wird aber nur darauf verwiesen („wie mir die ÖBB mitteilen“), dass die Aufzählung der Eisenbahnberufe samt Ausbildungsdauer in der jeweiligen Ausbildungsvorschrift beschrieben wäre.*
 - a) *Wurde bei der Anfragebeantwortung übersehen, dass die Frage (Auflistung der Berufe und der zugehörigen Mindestausbildungsdauer) damit gar nicht beantwortet wird?*
 - b) *Wurde die „Mitteilung der ÖBB“ vor der Weitergabe an das Parlament auch inhaltlich nachgeprüft?*
 - c) *Wurde bei der Anfragebeantwortung übersehen, dass die Frage gar nicht nur die ÖBB alleine, sondern alle Eisenbahnunternehmen und damit die Regelungsverpflichtungen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie betrifft?*
 - d) *Daher muss nochmals nachgefragt werden: Für welche Eisenbahnberufe ist eine Mindestausbildungsdauer vorgeschrieben, aufgelistet nach Beruf und Mindestausbildungsdauer?*
 - e) *Wie lange dauert die Ausbildung dieser Eisenbahnberufe (bei allen Eisenbahnunternehmen) in der Praxis?*

Der Inhalt der Fragestellung wurde nicht übersehen. Dazu kann der derzeitige Stand an anhängigen Verfahren zu Ausbildungsrichtlinien dargestellt werden.

Derzeit sind wie oben erwähnt, nachstehende Genehmigungsverfahren betreffend ÖBB-Infrastruktur AG (ehemals ÖBB-Infrastruktur Bau AG und ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG) anhängig:

- Ausbildungsvorschrift „Mitarbeiter/innen mit Aufgaben in der Betriebsabwicklung“
- Ausbildungsvorschrift „Verschubmitarbeiter/innen“
- Ausbildungsvorschrift „Zugbegleiter/innen“
- Ausbildungsvorschrift „Betriebsleiter/innen“

Ergänzend wurden von einer internen Expert/innengruppe unter Beiziehung von einzelnen Vertreter/innen von Eisenbahnunternehmen und Arbeitnehmer/innen grundsätzliche Ziele eines allgemeinen Ausbildungssystems festgelegt. Da die erforderlichen Regelungen zu Ausbildung und Prüfung erst nach einer Anpassung der gesetzlichen Grundlagen erfolgen können, sieht die in Begutachtung versendete Novelle zum Eisenbahngesetz, mit der vor allem auch die Triebfahrzeugführerrichtlinie umgesetzt werden soll, zusätzlich eine Verordnungsermächtigung für die Regelung der Ausbildung und Prüfung sonstiger qualifizierter Tätigkeiten vor (siehe § 21c Eisenbahngesetz des Begutachtungsentwurfs).

Im Rahmen einer eigenen Eisenbahn-Ausbildungsverordnung sollen zunächst Kategorien von Tätigkeiten festgelegt werden, die im Hinblick auf die Sicherheit und Ordnung erst nach erfolgter Ausbildung und Prüfung ausgeführt werden dürfen. Diese Verordnung soll sowohl die Voraussetzungen für die erste Erteilung der Berechtigung (Erfordernisse für die erforderliche Eignung, Ausbildungsmethoden und Ausbildungsinhalte) als auch für die wiederkehrende Überprüfung des Vorliegens der Voraussetzungen näher regeln. Die Prüfung soll hierbei durch staatlich autorisierte Prüfer/innen abgenommen werden. Vorgesehen ist auch die Schaffung eines Registers, in der die absolvierten Ausbildungen und Prüfungen dokumentiert werden.

Die Regelungen für die sonstigen qualifizierten Tätigkeiten sollen sich - wo dies sinnvoll ist - so weit als möglich an die Systematik der Bestimmungen für Triebfahrzeugführer/innen anlehnen. In diesem Sinne wird die Ausarbeitung der Eisenbahn-Ausbildungsverordnung derzeit so vorangetrieben, dass die Einleitung des Begutachtungsverfahrens gleich im Anschluss an die Kundmachung der Novelle des Eisenbahngesetzes (Umsetzung der Triebfahrzeugführerrichtlinie und Schaffung der Verordnungsermächtigung) erfolgen kann. Trotz der ehrgeizigen Terminvorgaben sollen jedenfalls noch vor Einleitung des Begutachtungsverfahrens mit den Arbeitnehmervertreter/innen und den Eisenbahnunternehmen Gespräche über die Inhalte der Eisenbahn-Ausbildungsverordnung geführt werden.

Derzeit ist in den genehmigten Dienstvorschriften betreffend Ausbildung keine Mindestdauer vorgesehen bzw. die Aufzählung der Eisenbahnberufe samt Ausbildungsdauer in der jeweiligen Ausbildungsvorschrift beschrieben (ÖBB P12 – Dienstvorschrift für das Unterrichts- und Prüfungswesen).

Zu Frage 6:

- *In Frage 21 der Anfrage Nummer 1581/J wurde angefragt, welche Lehrunterlagen für die Ausbildung zum Notfalleiter zur Verfügung stehen. In der Anfragebeantwortung Nummer 1638/J wird aber nur darauf verwiesen („gemäß Mitteilung der ÖBB“), dass für den Notfalleiter sämtliche betriebliche Normen, insbesondere die Dienstvorschriften V 3 und ZSB 26 sowie das Handbuch 852.01 „relevant“ wären.*
 - a) *Wurde bei der Anfragebeantwortung übersehen, dass die Frage (Lehrunterlagen für die Ausbildung zum Notfalleiter) damit gar nicht beantwortet wird?*
 - b) *Wurde die „Mitteilung der ÖBB“ vor der Weitergabe an das Parlament auch inhaltlich nachgeprüft?*
 - c) *Daher muss nochmals nachgefragt werden: Welche Lehrunterlagen stehen für die Ausbildung zum Notfalleiter zur Verfügung?*

Diese Lehrunterlagen sind in unternehmenseigenen Regelungen enthalten. Die Art und Weise der „didaktischen“ Vermittlung der Ausbildungsinhalte oder der anzuwendenden Dienstvorschriftenbestimmungen unterliegt nicht mehr der Genehmigungspflicht. Auf die Beantwortung der Frage 2 zur Funktion „Notfalleiter“ darf hingewiesen werden.

Zu Frage 7:

- *In Frage 22 der Anfrage Nummer 1581/J wurde angefragt, wie viele Personen seit 2005 zum Notfalleiter ausgebildet wurden. In der Anfragebeantwortung Nummer 1638/AB wird aber nur darauf verwiesen („wie mir die ÖBB mitteilen“), dass sämtliche Fahrdienstleiter mit den Aufgaben des Notfallmanagements vertraut wären. Gemäß Anfragebeantwortung zu Frage 1 existiert die Funktion des Notfallleiters innerhalb der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG seit 2006.*
 - a) *Sofern tatsächlich alle Fahrdienstleiter eine diesbezügliche Ausbildung erhalten haben – wie konnte die Ausbildung zum Notfalleiter vor dem Jahr 2006 (als die Funktion noch gar nicht eingerichtet war) bei der Fahrdienstleiterausbildung bereits berücksichtigt werden?*
 - b) *Für die Funktion des Notfallleiters sind auch örtliche Kenntnisse erforderlich (Betriebsverhältnisse, Betriebsanlagen, örtliche Einsatzkräfte, örtliche Ansprechpartner etc.). In welcher Weise wird auf diese Ausbildungserfordernisse Bedacht genommen?*

Die Tätigkeit des Notfallleiters wurde vor dem Jahr 2006 von Mitarbeiter/innen in einer ähnlichen Funktion jedoch unter einer anderen Bezeichnung ausgeführt.

Auf die Beantwortung der Frage 2 darf hingewiesen werden.

Zu Frage 8:

- *Das Urteil des Bezirksgerichtes Bregenz kommt unter anderem auch zum Ergebnis, dass beim Unfallereignis von Lochau-Hörbranz seitens der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG eine unklare Aufgabenverteilung und eine Vielzahl nicht eindeutiger Bestimmungen gegeben waren.*
 - a) *Welche Überprüfungen hat die Eisenbahnaufsicht im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie angesichts dieser Feststellungen durchgeführt?*
 - b) *Welches Ergebnis haben diese Überprüfungen erbracht?*
 - c) *Was wurde unternommen, dass derartige Ereignisse künftig vermieden werden?*

Das Urteil des Bezirksgerichtes Bregenz betrifft ausschließlich das Gerichtsverfahren. Eine direkte Befassung dieses Vorfalles im BMVIT erfolgte im Rahmen des von der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes – Schiene eingeleiteten Stellungnahmeverfahrens gemäß Unfalluntersuchungsgesetz. Dazu liegt ein Untersuchungsbericht mit entsprechenden Sicherheitsempfehlungen gemäß §13 b Eisenbahngesetz 1957 vor, die von der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG entsprechend umgesetzt wurden.

Ergänzend darf hingewiesen werden, dass die Zuständigkeit dieses Streckenbereiches gemäß §12 Eisenbahngesetz 1957 betreffend Bau- und Aufsichtsbehörde in I. Instanz dem Landeshauptmann von Vorarlberg als zuständige Eisenbahnbehörde obliegt.

Zu Frage 9:

- *Für die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG wurden über die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes hinaus (§ 13 Abs. 3) sogar zwei Staatskommissäre (ein Staatskommissär und ein stellvertretender Staatskommissär) bestellt. Es sollte daher von einer verdichteten Kontrolle der Sicherheitsanforderungen bei der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG ausgegangen werden können.*
 - a) *Über welche Wahrnehmungen haben die Staatskommissäre über das Notfallmanagement bei der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG berichtet?*
 - b) *Waren die Berichte der Staatskommissäre über das Notfallmanagement der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG zustimmend oder kritisch?*
 - c) *Welche Maßnahmen wurden auf Grund der Wahrnehmungen und Berichte der Staatskommissäre über das Notfallmanagement der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG von der Eisenbahnsicherheitsbehörde getroffen?*

Bei den an das BMVIT zur Genehmigung übermittelten Vorschriften handelt es sich nicht um Unterlagen, die dem Aufsichtsrat gemäß seiner Geschäftsordnung vorzulegen sind. Folglich wird im Aufsichtsrat, denen die Staatskommissäre beiwohnen, auch kein Bericht darüber erstattet.

Zu Frage 10:

- *Für Ende Juni 2009 wurde in der Anfragebeantwortung 1638/AB eine neue „Eisenbahnkreuzungsverordnung samt den Durchführungsbestimmungen und Erlässen“ versprochen. Dabei wurde auch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass eine neue Eisenbahnkreuzungsverordnung notwendig ist.*
 - a) *Wann und wo wurden diese Regelungen vorgelegt?*
 - b) *Wann wurde das Begutachtungsverfahren für die neue Eisenbahnkreuzungsverordnung eingeleitet?*
 - c) *Wird ein öffentliches Begutachtungsverfahren zu diesem im Rahmen der Unfallbilanz so relevanten Thema durchgeführt, wenn ja, wann, wenn nein warum nicht?*
 - d) *Wann und wo wurden bzw. werden die neuen Durchführungsbestimmungen und Erlässe veröffentlicht?*
 - e) *Bis wann werden sie auf der Homepage des BMVIT als download zu finden sein?*

Auf Grund des Ergebnisses einer im Sommer 2008 in meinem Ressort durchgeführten Enquete „Sicherheit auf Eisenbahnkreuzungen“ wurden im BMVIT und beim Kuratorium für

Verkehrssicherheit Arbeitsgruppen zur Erarbeitung von Grundlagen für eine neue Eisenbahn-Kreuzungsverordnung eingerichtet.

In die neue Eisenbahn-Kreuzungsverordnung werden derzeit die bisher in den Durchführungsbestimmungen zur derzeit geltenden Eisenbahn-Kreuzungsverordnung und in den bisher dazu ergänzend ergangenen Erlässen enthaltenen Bestimmungen in der dem Stand der Technik entsprechenden Form sowie die in den Arbeitsgruppen gewonnenen Erkenntnisse eingearbeitet.

Dieser Entwurf für die neue Eisenbahn-Kreuzungsverordnung befindet sich kurz vor seiner Fertigstellung und soll anschließend einem Begutachtungsverfahren unterzogen werden.

Aufgrund der Komplexität der Materie und der infolge dessen einzubindenden Stellen konnte der ursprünglich angestrebte Termin Juni 2009 für die Fertigstellung dieses Entwurfes leider nicht gehalten werden.