
7536/AB XXIV. GP

Eingelangt am 04.04.2011

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-10.000/0011-I/PR3/2011
DVR:0000175

Wien, am . März 2011

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr.ⁱⁿ Moser, Freundinnen und Freunde haben am 4. Februar 2011 unter der **Nr. 7597/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend nach wie vor fehlende Regelungen im Bereich der Eisenbahnsicherheit gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Bis wann wird endlich wie vom Rechnungshof Anhang 2008 gefordert ein brauchbarer Entwurf für eine „Hauptbahnerklärungs-Verordnung“ zur Begutachtung ausgesandt?*

Dazu möchte ich festhalten, dass Hauptbahnen gesetzesgemäß diejenigen Eisenbahnen sind, die im Wege von Verordnungen zu Hochleistungsstrecken und damit auch automatisch zu Hauptbahnen erklärt worden sind. Der Katalog an Hochleistungsstrecken wird laufend evaluiert und bei Bedarf angepasst.

Zu den Fragen 2 und 3

- *ExpertInnen, darunter auch MitarbeiterInnen des BMVIT, haben in den vergangenen Jahren mehrmals öffentlich und in Publikationen die Notwendigkeit einer „Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen“ (Anschlussbahnverordnung) gefordert, da dieser Bereich seit Jahren als „rechtsfreier Raum“ erkannt wurde. So hat am 17.9.2009 der Leiter der Obersten Eisenbahnbehörde im BMVIT, SC Dr. Gürtlich, in seinem Beitrag zum „Österreichischen Verkehrsrechtstag 2009“ die Dringlichkeit dieser Verordnung betont. Dem Vernehmen nach liegt bereits seit mehr als 2 Jahren ein außerhalb des BMVIT erstellter, daher weitgehend abgestimmter Entwurf vor, der jedoch als „Reserve-Erfolg“ zwischengeparkt wird. Dem Vernehmen nach will man mit dessen Hilfe im Falle besonders schlechter Presse ganz spontan einen kleinen Ablenkungs-Erfolg hervorzubringen können. Bis wann wird endlich der offenbar bereits seit langem fertig vorliegende Entwurf für eine Anschlussbahnverordnung zur Begutachtung ausgesandt?*
- *Am Verkehrsrechtstag am 17.9.2009 hat der Leiter der Obersten Eisenbahnbehörde im BMVIT weiters auch die Notwendigkeit der Ausbildungsverordnungen (Lehrberufe, sicherheitsrelevante Ausbildungen, FH-Ausbildung) betont. Bis wann werden endlich die so lange angekündigten Entwürfe für Ausbildungsverordnungen zur Begutachtung ausgesandt?*

Es existiert bereits ein Entwurf einer Anschlussbahnverordnung. Eine Begutachtung erfolgt dann, wenn der 2. Teil der Eisenbahnbau- und –betriebsverordnung fertiggestellt ist, da die Anschlussbahnverordnung einen Bestandteil davon darstellt.

In den Zuständigkeitsbereich meines Ressorts fällt grundsätzlich u.a. das Eisenbahnrecht, nicht jedoch die Regelung von Lehrberufen oder einer Fachhochschulausbildung.

Der Entwurf zu einer Verordnung über die Eignung, Ausbildung, Prüfung, Weiterbildung und praktische Betätigung von Eisenbahnbediensteten ist kurz vor Fertigstellung.

Zu den Fragen 4 bis 7:

- *Zwischen 1999 und 2009 wurden mehrere, in Fachkreisen einhellig als unbrauchbar erkannte Entwürfe für eine Neufassung der Eisenbahnkreuzungsverordnung (EKVO) zur Begutachtung versandt. Stein des Anstoßes war anfangs die Abwehrhaltung des BMVIT den berechtigten Anliegen behinderter Menschen gegenüber, dem Vernehmen nach mussten sich Organisationen behinderter Menschen sogar bis zum Bundeskanzler durchkämpfen, um im BMVIT überhaupt Gehör zu finden. Beim letzten, besonders holprigen Entwurf von 2009 schien die Linie darin zu bestehen, einerseits den ÖBB in Form hoher EK-Kosten Ausreden für das Stilllegen von Neben-/Regionalbahnstrecken zu liefern, und andererseits die spezialisierten Anbieter der elektrotechnischen Industrie durch massive Aufträge für größtenteils nicht erforderliche Sicherungsanlagen zu fördern. Mit dem missglückten Entwurf für eine neue EKVO (GZ 265.000/0004-IV/SCH2 vom 21.9.2009) wären Ländern und Gemeinden Milliardenkosten zugemutet worden. Bis wann wird hinsichtlich der erforderlichen Neuausarbeitung einer zeitgemäßen EKVO nach dem missglückten Anlauf von 2009 endlich mit Eisenbahnunternehmen, Gemeindebund, Städtebund und Länder-Stellen ein neuer Entwurf abgestimmt?*

- *Mit welchen konkreten anderen Organisationen (Organisationen von Menschen mit Behinderungen, Natur- und Umweltschutz-Organisationen, Verkehrs-Organisationen) wurde von Ihnen im Lauf des Jahres 2010 im Zusammenhang mit der Reparatur des gescheiterten EKVO-Entwurfes ein neuer Entwurf abgestimmt?*
- *Über ein Jahr ist seit dem Begutachtungsverfahren bis zum gescheiterten letzten Entwurf für eine neue EKVO vergangen. Bis wann wird endlich ein brauchbarer Entwurf für eine neue Eisenbahnkreuzungsverordnung zur Begutachtung ausgesandt?*
- *Der Rechnungshof muss bei so gut wie jedem Entwurf im Eisenbahnbereich die fehlende Einhaltung des Bundeshaushaltsgesetzes kritisieren und einmahnen. Werden Sie bei dem zu erwartenden EKVO-Entwurf endlich – in diesem Zusammenhang erstmals – auch die Bestimmungen des Bundeshaushaltsgesetzes einhalten, wonach entstehende Kosten zu ermitteln und zu bewerten sind?*

Der Entwurf zur EKVO wurde im Herbst 2010 mit zahlreichen Interessensvertretern der Eisenbahnunternehmen (Wirtschaftskammer Österreich – Fachverband der Schienenbahnen und ÖBB), der Straße (u.a. Kuratorium für Verkehrssicherheit, ÖAMTC), der Bundes-Arbeiterkammer, des Städte- und Gemeindebundes und der Verbindungsstelle der Bundesländer präsentiert, und von diesen auch grundsätzlich als positiv aufgenommen. Weitere Möglichkeiten zur Verbesserung wurden gemeinsam identifiziert und werden in den Entwurf integriert.

Für die Ermittlung der Folgekosten wurden die hievon betroffenen Eisenbahnkreuzungen in Österreich erhoben. Eine Abschätzung der mit dem Entwurf der neuen Eisenbahn-Kreuzungsverordnung verbundenen Kosten, die Anzahl der Kreuzungen sowie die Übergangsfristen werden dem neuerlich zur Begutachtung zu versendenden Entwurf beiliegen.

Zu den Fragen 8 und 10:

- *Am Verkehrsrechtstag 2009 hat der Leiter der Obersten Eisenbahnbehörde im BMVIT auch die Novelle zur Eisenbahnbau- und Betriebsordnung, nämlich die seit langem angekündigte, sicherheitsrelevante und nach wie vor fehlende Erweiterung des Betriebs-Teils, angekündigt. Auch hier musste das BMVIT das Fehlen der erforderlichen Regelungen zugeben (Beitrag Gürtlich, Verkehrsrechtstag 17.9.2009). Bis wann wird endlich ein Entwurf für die fehlenden Regelungen zur Eisenbahnbau- und Betriebsordnung zur Begutachtung ausgesandt?*
- *Die Eisenbahnverordnung 2003 enthält einige Widersprüche zum geltenden Gemeinschaftsrecht. Bis wann wird die Eisenbahnverordnung 2003 endlich an das geltende Gemeinschaftsrecht angepasst?*

2008 wurde erstmals eine Eisenbahnbau- und Betriebs VO (EisbBBV) in Österreich in einem ersten Schritt erlassen. Nunmehr soll diese voraussichtlich 2011 novelliert werden. Die derzeit noch in der Eisenbahnverordnung 2003 enthaltene Bestimmungen über den Bau und den Betrieb von Eisenbahnen sollen aus der Eisenbahnverordnung 2003 entfernt und im erforderlichen Umfang in die novellierte EisbBBV aufgenommen werden. Darüber hinaus wird die EisbBBV um Bestimmungen betreffend die betriebliche Abwicklung bzw. Aufnahme von Signalen erweitert.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass das Eisenbahngesetz bzw. die Eisenbahnverordnung 2003 bereits derzeit unternehmensinterne und durch die Eisenbahnbehörde genehmigungspflichtige Regelungen, u.a. für betriebliche Bestimmungen bzw. Tätigkeiten (§ 21a EisbG) vorsehen, die der Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes im Interesse der Sicherheit und Ordnung dienen.

Zu Frage 9:

- *Bis wann wird die Schienenfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung (SCHLV) endlich an das geltende Gemeinschaftsrecht angepasst?*

Hinsichtlich des Lärms von Schienenfahrzeugen gelten grundsätzlich die Regelungen der TSI-Noise europaweit.

Zu den Fragen 11 bis 13:

- *Werden Sie in Zukunft generell mehr Aufmerksamkeit auf die Einhaltung des Gemeinschaftsrechts im Bereich der Eisenbahn lenken, etwa darauf, EU-Richtlinien rechtzeitig, vollständig und richtig umzusetzen?*
- *Können Sie ausschließen, dass die teilweise schon seit Jahrzehnten drängenden, auch vom Rechnungshof eingemahnten und von Ihrem Behördenleiter am Verkehrsrechtstag 2009 angekündigten Verordnungen (Eisenbahnkreuzungsverordnung, Anschlussbahnverordnung, Ausbildungsverordnungen, Novelle zur Eisenbahnbau- und Betriebsverordnung, etc.) vom BMVIT nur als eine Art „Arbeitsvorrat“ zurückgehalten werden, um eine ansonsten logische Anpassung des Personalstandes im BMVIT-Eisenbahnbereich zu vermeiden?*
- *Neben offenen Punkten der Richtlinie 2004/49 ist die Nicht-Umsetzung der Richtlinie 2008/110 zur Eisenbahnsicherheit bemerkenswert. Steckt hinter der laufenden Nicht- bzw. Zu-spät-Umsetzung eine bewusste Strategie (z.B. „wir im BMVIT wissen es besser“), gibt es seitens Ihrer Zuständigen andere Ausreden, oder wird die Umsetzung sicherheitsrelevanter EU-Vorgaben von Ihren Zuständigen einfach nicht so wichtig genommen?*

Die EU-Richtlinien und sonstige Vorgaben zum Eisenbahnbereich wurden bisher und werden weiterhin im Sinne der jeweiligen Vorgaben umgesetzt, wozu meist Maßnahmen auf Gesetzesebene notwendig sind. Die Entwürfe werden von meinem Ressort vorbereitet.

Zu Frage 14:

- *Wie viele Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission gegen Österreich im Bereich Eisenbahn laufen zurzeit?*

Es läuft im Eisenbahnbereich ein Vertragsverletzungsverfahren.

Zu den Fragen 15, 16a und 16b:

- *Welche EU-Richtlinien im Bereich Eisenbahn sind innerhalb der nächsten 24 Monate innerstaatlich umzusetzen?*
- *Werden Sie a) bei diesen endlich für fristgerechte Umsetzungen sorgen, b) bei den bereits „überfälligen“ EU-Regelungen wenigstens jetzt für umgehende Umsetzungen sorgen?*
- *Werden Sie a) bei diesen endlich für fristgerechte Umsetzungen sorgen, b) bei den bereits „überfälligen“ EU-Regelungen wenigstens jetzt für umgehende Umsetzungen sorgen?*

Es liegt keine Richtlinie für den Eisenbahnbereich mit einer Umsetzungsfrist innerhalb der nächsten 24 Monate vor.