

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Thomas Mütze**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 15.09.2011

Zulassung von Straßenbahnen

Technische Aufsichtsbehörde und damit auch Zulassungsbehörde für Straßenbahnen ist nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) die Technische Aufsichtsbehörde nach § 54 Abs. 1 Satz 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Die Regierung von Mittelfranken nimmt die Funktion der Technischen Aufsichtsbehörde für den Bau und Betrieb der Straßenbahnen in den Regierungsbezirken Unterfranken, Mittelfranken, Oberfranken und Oberpfalz wahr. In den Regierungsbezirken Oberbayern, Niederbayern und Schwaben übt die Regierung von Oberbayern die Technische Aufsicht aus. Die Technische Aufsichtsbehörde kann nach der BOStrab vom Unternehmer die Vorlage besonderer Nachweise oder Gutachten verlangen. Für das Zulassungsverfahren für Straßenbahnen gibt es kein normiertes Verfahren. So kann es wie im Fall der Zulassung von Straßenbahnen vom Typ Variobahn für die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) passieren, dass das Ende des Zulassungsverfahrens nicht kalkulierbar ist.

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. Aus welchen Gründen hat sich die Regierung von Oberbayern als Technische Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen 2009 bei der Zulassung von Straßenbahnen vom Typ Variobahn für die MVG des Betriebsleiters der MVG als „sachkundiger Person“ und nicht anderer bedient?
2. Warum konnten 2009 zuerst Straßenbahnen vom Typ Variobahn der MVG vorläufig in Betrieb genommen werden, um danach die Zulassungsfähigkeit infrage gestellt zu bekommen?
3. Inwieweit hält die Staatsregierung die personelle Ausstattung der Technischen Aufsichtsbehörden für ausreichend, um Zulassungsverfahren zügig zu bescheiden?
4. Wie beurteilt die Staatsregierung die vergleichsweise lange Dauer des Zulassungsverfahrens von Straßenbahnen vom Typ Variobahn für die MVG?
5. Wie beurteilt die Staatsregierung die Änderung von Abnahmeanforderung seitens der Technischen Aufsichtsbe-

hörde während des Zulassungsverfahrens von Straßenbahnen vom Typ Variobahn für die MVG?

6. Aus welchen Gründen ist in Bayern nicht eine Behörde Technische Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen wie beispielsweise in Hessen, Baden-Württemberg oder Nordrhein-Westfalen?
7. Inwieweit hält die Staatsregierung Änderungen am Zulassungsverfahren für Straßenbahnen für angezeigt?

Antwort

**des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur,
Verkehr und Technologie**
vom 24.10.2011

Zu 1.:

Am 02.12.2009 wurden die Fahrzeuge der Straßenbahn vom Typ Variobahn von der MVG auf der Linie 20/21 zunächst vorläufig, jedoch ohne Abnahmebescheid der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB) in den Fahrgastbetrieb genommen. Dies ist gemäß § 62 (7) Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) generell möglich, soweit die Feststellungen nach § 62 (2) BOStrab hinsichtlich der Betriebssicherheit der Fahrzeuge getroffen wurden.

Für die Feststellungen nach § 62 (2) BOStrab bediente sich die TAB bei der Ausübung der technischen Aufsicht des Betriebsleiters der Münchener Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) als „sachkundiger Person“ gemäß § 5 (2) BOStrab.

Grundlage für die Feststellung des Betriebsleiters der MVG zur Feststellung der Betriebssicherheit der Fahrzeuge gegenüber der TAB war, dass die in einem Gutachten einer sachkundigen Person vom 11.09.2009 der MVG mitgeteilten Auflagen abgearbeitet wurden. Das Gutachten der sachkundigen Person vom 11.09.2009 ist die gemeinsame Handlungsgrundlage von TAB und MVG im Zulassungsverfahren der Straßenbahnen vom Typ Variobahn.

Zu 2.:

Der Betriebsleiter der MVG bestätigte mit Schreiben vom 01.12.2009 gegenüber der TAB, dass die Feststellungen nach § 62 (2) BOStrab hinsichtlich der Betriebssicherheit getroffen wurden, die Fahrzeuge der Straßenbahn vom Typ

Variobahn betriebssicher sind und die Auflagen aus dem Gutachten der sachkundigen Person vom 11.09.2009 abgearbeitet wurden.

Damit lagen die Voraussetzungen für einen nach § 62 (7) BOStrab möglichen vorläufigen Fahrgastbetrieb vor Erteilung des Abnahmebescheids formal vor.

Nach Prüfung der dem Betriebsleiter tatsächlich vorliegenden Unterlagen stand am 14.06.2010 fest, dass die Auflagen aus dem Gutachten der sachkundigen Person vom 11.09.2009 nicht abgearbeitet waren und insbesondere die Sicherheitsnachweise zur Einsatzfähigkeit der Fahrzeuge im bestehenden Gleisnetz in München nicht vorlagen.

Daraufhin hatte die TAB mit Schreiben vom 17.06.2010 die notwendigen Nachweise eingefordert, hierfür eine Frist bis zum 15.07.2010 eingeräumt und anderenfalls die Einstellung des vorläufigen Betriebs angeordnet. Nachdem die eingeforderten Nachweise bis zum 15.07.2010 nicht vorlagen, hat die MVG die Variobahn am 19.07.2010 selbst außer Betrieb genommen. In der hierzu von der MVG veröffentlichten Pressemitteilung wurde die Außerbetriebnahme der vorläufig zugelassenen Variobahn richtigerweise damit begründet, dass noch Nachweise fehlen und sich dadurch die endgültige Zulassung noch verzögert.

Zu 3.:

Die Länge des Zulassungsverfahrens für die Straßenbahn vom Typ Variobahn ist sachlich unabhängig von der personellen Ausstattung der Technischen Aufsichtsbehörden zu betrachten.

Soweit seitens eines Verkehrsunternehmers alle benötigten Unterlagen zur Bewertung des grundsätzlichen Sicherheitsniveaus eines Fahrzeuges sowie sicheren Einsatzes im bestehenden Gleisnetz des jeweiligen Verkehrsunternehmers vorgelegt werden, ist eine Zulassung zügig möglich.

Zu 4.:

Siehe Antwort zu den Fragen 2 und 3.

Zu 5.:

Die Abnahmeanforderungen haben sich nicht geändert. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Beurteilung des

sicheren Einsatzes von Straßenbahnen vom Typ Variobahn im Gleisnetz der MVG. Auf der Grundlage der BOStrab waren und sind das Bremsverhalten, das benötigte Lichtraumprofil, die Entgleisungssicherheit und die Tragfähigkeit der Brückenbauwerke in Abhängigkeit vom jeweils eingesetzten Straßenbahnfahrzeug zu bewerten. Hier ist es zu keiner Änderung der Bewertungsverfahren im Zulassungsverfahren der Straßenbahnen vom Typ Variobahn gekommen.

Zu 6.:

Die Sicherheit des Straßen- und U-Bahnverkehrs ist im Rahmen der Tätigkeit der TAB sicherzustellen, da im Unglücksfall schwere Schäden für Leib und Leben von Menschen drohen. Um eine effektive Aufgabenerfüllung in optimaler Weise bayernweit sicherzustellen, ist es unerlässlich, dass die technischen Aufsichtsbehörden ortsnahe bei den Straßen- und U-Bahnbetrieben in Würzburg, Nürnberg, Augsburg und München angesiedelt sind. Die bereits im Jahr 2005 erfolgte Schwerpunktsetzung bei den Regierungen von Mittelfranken und Oberbayern hat sich bewährt. Eine weitere Konzentration der technischen Aufsicht auf nur eine Regierung wird daher angesichts der Bedeutung der Sicherheit im Straßen- und U-Bahnverkehr und der dafür notwendigen Ortsnähe der TAB abgelehnt.

Zu 7.:

Grundsätzlich ist das derzeit geltende Zulassungsverfahren für Straßenbahnen geeignet und hat sich in der Praxis bewährt. Schwere Unfälle und Unglücke mit Straßen- und U-Bahnfahrzeugen, die eine Veränderung der Genehmigungspraxis erforderlich gemacht hätten, sind der Bayerischen Staatsregierung nicht bekannt.

Im Rahmen der derzeit laufenden Überarbeitung der BOStrab wurde inzwischen seitens des dafür zuständigen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ein erster Referentenentwurf dem Bund-Länder-Fachausschuss BOStrab vorgelegt. Eine grundsätzliche inhaltliche Änderung des Zulassungsverfahrens ist dabei nicht vorgesehen.