

3703/J XXI.GP

Eingelangt am: 25.03.2002

ANFRAGE

der Abgeordneten Eder
und GenossInnen
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Sicherheitsstandards bei Eisenbahnverkehrsunternehmen

Durch das rasche Tempo der EU-Kommission, wonach die Liberalisierung des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs bereits 2003 zu erfolgen hat und die Versäumnisse der derzeitigen Bundesregierung, wird die Situation des österreichischen Eisenbahnsystems, das in den letzten beiden Jahren in keiner Form auf die kommenden Herausforderungen durch die Regierung vorbereitet wurde, immer Besorgnis erregender.

Es ist zu erkennen, dass die Bundesregierung - insbesondere das BM V1T - bisher in keinster Weise gesetzlich auf die neue Entwicklung reagiert hat. Unter der Auflage der "Verwaltungsreform" wurden sogar gegenteilige Schritte eingeleitet (Deregulierungsgesetz). Hier wurde buchstäblich "über die Hintertür" das Eisenbahngesetz geändert. Die Verlagerung der Prüfung und Überwachung eisenbahnrelevanter Betriebs-, Sicherheits- und Baubestimmungen (sowohl von Eisenbahnanlagen als auch der Fahrbetriebsmittel) auf die Ebene der Bezirkshauptmannschaft bzw. an private Gutachter führt nicht nur zu keiner (Kosten)-Optimierung des Eisenbahnsystems, sondern gefährdet zudem die Betriebssicherheit des Schienenverkehrs.

Mit der Öffnung der Infrastruktur für neue Eisenbahnverkehrsunternehmen werden Probleme aufgeworfen. Um nicht durch das Fehlen eines verbindlichen rechtlichen Rahmens für alle (neuen) EVU (= Eisenbahnverkehrsunternehmen) ein legislatives Vakuum entstehen zu lassen und zusätzlich zu den bereits bestehenden Wettbewerbsverzerrungen gegenüber anderen Verkehrsmitteln die traditionellen Eisenbahnunternehmen in ihrer Konkurrenzfähigkeit zu schwächen und damit die Arbeitsplätze bei den ÖBB zu gefährden, muss daher rasch eine gesetzliche Grundlage geschaffen werden.

Für die SPÖ ist die Liberalisierung und das Auftreten neuer Unternehmen nur dann eine Chance für die Schiene, wenn dabei der hohe Standard an Sicherheit, Umweltschutz und Arbeits- und Lebensbedingung erhalten und ausgebaut wird. Der Wettbewerb auf der Schiene und zwischen den Schienenverkehrsunternehmen mit den anderen Transportsektoren muss über das Produkt und darf nicht über die Sicherheits- und Sozialbedingungen geführt werden.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf Grund der offensichtlichen Versäumnisse nachstehende

Anfrage:

1. Wie erfolgt der Erwerb und Erhalt der Streckenkenntnis von Triebfahrzeugführern (Tfzf) anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen als die der ÖBB?
2. Wie erfolgt eine laufende Kontrolle der Qualifikation von Tfzf und Zugbegleitern von anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU):
 - a) Im Inland?
 - b) Im Ausland
3. Wo und wie werden diese persönlichen Daten gespeichert und wer hat Zugriff auf diese Daten?
4. Wie werden die Sprachkenntnisse geprüft?
5. Wie werden Abweichungen vom Regelbetrieb zukünftig geregelt? (Bsp. Umleitungsverkehr)?
6. Auf welcher Grundlage anerkennt das BM VIT ausländische Prüfungszeugnisse?
7. Wie passiert die Wiedenzulassung nach längerer Dienstunterbrechung im Fuhrdienst der Tfzf und Zugbegleiter?
8. Wie erfolgt die psychische und physische Tauglichkeitsuntersuchung?

Im Eisenbahnbereich sind Verstöße gegen die Arbeitszeitvorschrift oder gegen kollektivvertragliche Vereinbarungen heute noch die Ausnahme, ganz im Gegensatz zum Straßengüterbereich.

Das integrierte System Schiene erlaubt, dass gleichzeitig verschiedene Stellen jederzeit Kontrollen durchführen können. Durch die fortschreitende Liberalisierung und dem stärker werdenden Wettbewerb zwischen den einzelnen EVU wird der Straßenverkehr dabei leider immer mehr zum Vorbild für überzogene Liberalisierungsbestrebungen.

9. Welche Arbeitszeitregelung ist bei den EVU's (nicht nur ÖBB) bei grenzüberschreitendem Verkehr anzuwenden?
10. Welche Behörde(n) überprüft diese Arbeitszeitregelungen beim grenzüberschreitendem Verkehr?
11. Wie überprüft diese Behörde diese Arbeitszeitregelungen?
12. Wer ist für die Aufzeichnung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit verantwortlich?

Derzeit werden die Sicherheitsvorschriften von den ÖBB erstellt und fortgeschrieben. Die genehmigungspflichtigen Vorschriften werden danach dem BM VIT zur Genehmigung vorgelegt. Von diesen Vorarbeiten der ÖBB im Bereich des Vorschriftenwesens profitierten bisher auch die österreichischen Privatbahnen, welche die Vorgaben der ÖBB für ihre eigenen Betriebsvorschriften zumeist 1:1 übernommen haben.

Um einheitliche Regelungen auf einem hohen Sicherheitsniveau zu gewährleisten, ist das BM VIT (Eisenbahnbehörde) schon längst gefordert; die Auflagen/Normen für einen betriebssicheren Eisenbahnverkehr in ihrer Freizügigkeit genau zu definieren und der Frage der betrieblichen Regelungen/Normenwerke endlich eine hohe Priorität einzuräumen.

13. Wann ist damit zu rechnen, dass die Eisenbahnbehörde eine Eisenbahnverordnung erstellt und erlässt, die die Regelungsaufgaben konkret auflistet und vorschreibt?
 - a) Wann wird die Verkehrsordnung erstellt und erlassen?
 - b) Wann wird die Bauordnung erstellt und erlassen?
 - c) Wann wird die Verordnung, die die Unternehmenspflichten eindeutig klarstellt, erstellt und erlassen?

Seit der Schaffung der Möglichkeit zur Beantragung einer österreichischen Eisenbahnkonzession nach dem Eisenbahngesetz haben dies auch die meisten der österreichischen Privatbahnen und einige völlig neue Unternehmen erfolgreich gemacht. Darunter befinden sich die GKE, WLB, LTE, VOEST, Stern & Hafferl, usw..

Die Zuständigkeit für die tatsächliche Überprüfung der Voraussetzungen wird zwischen dem BMVIT und dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen der ÖBB hin und her geschoben. Die österreichische Praxis zeigt, dass die Anforderungen nach §17/2a EisebG 57 nur mangelhaft bis gar nicht geprüft werden.

Bei genauer Betrachtung der bereits erfolgten Konzessionsvergaben im Zusammenspiel mit dem § 17/2a wird deutlich, dass die Bereiche der fachlichen Eignung der Fahrbetriebsmittel und des Personals zur Gewährung der Sicherheit nur unzureichend erhoben wurden. Die Aus- und laufende

Weiterbildung der Bediensteten, sowie die fachgerechte Wartung bzw. der Zustand der Fahrbetriebsmittel stellen den hohen Sicherheitskomfort im Eisenbahnbereich aber erst sicher.

14. Wann ist mit einer klaren Kompetenzaufteilung für die bei der Überprüfung der Voraussetzungen bei der Vergabe der Eisenbahnkonzessionen und der Sicherheitsbescheinigung zu rechnen?
15. Wie erfolgt die Kontrolle einer fachgerechten Wartung bzw. des Zustandes der Fahrbetriebsmittel?
16. Wie viele Mitarbeiter Ihres Hauses sind mit der Vergabe der Bahnkonzessionen bzw. Überprüfung von sicherheitsrelevanten Bahnfragen beschäftigt?
17. Glauben Sie, dass mit den vorhandenen Personalressourcen all die oben angeführten offenen Probleme gelöst werden können?