

3972/J XXI.GP

Eingelangt am: 10.06.2002

ANFRAGE

der Abgeordneten Haidlmayr, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend die DISKRIMINIERUNG BEHINDERTER MENSCHEN IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR AUFGRUND DES FEHLENS VON REGELUNGEN DURCH DAS BMVIT

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

Mit Zl. 3215/J und 3576/J haben Abgeordnete der Grünen Fragen an Ihr Ministerium gerichtet. Zur Beantwortungen 3207/AB und 3541/AB wurden Auskünfte von Experten eingeholt. Diese Auskünfte stehen teilweise im Widerspruch zur Beantwortungen, deshalb ersuchen wir um Klärung der sich ergebenden Widersprüche.

Die Beantwortung von Fragen zu "Privat" Bahnen der Länder oder anderer öffentlicher Eigentümer sowie zu echten Privatbahnen ist aufgrund Ihrer Aufsichtspflicht, Ihrer Kompetenz für Dienstvorschriften und allgemeine Regelungen sowie aufgrund der hohen Bundesmittel, die auch den Privatbahnen zur Verfügung gestellt werden, auch nach Inkrafttreten des Deregulierungsgesetzes, für Sie möglich.

In der Beantwortung 3207/AB XXI.GP werden als Maßnahmen für behinderte Menschen im Rahmen des Generalverkehrswegeplanes nur zwei Maßnahmen genannt und zwar: Blindenleitsysteme und die vor kurzem durchgeführte Ausschreibung der ÖBB für Aufzüge. Abgesehen davon, dass es sich bei beiden Maßnahmen um die alleinige Initiative einer Arbeitsgruppe der ÖBB handelt, zu der alle vier Behindertensprecherinnen der Parlamentsparteien und die Selbsthilfeorganisationen behinderter Menschen von der ÖBB eingeladen wurden, Ihr Ministerium also keinerlei Anteil hat, muss noch viel mehr geschehen!

Zum Thema Blindenleitsysteme:

Von den in Österreich tätigen Verkehrsunternehmen haben nur die ÖBB, die Wiener Linien und die Verkehrsbetriebe Graz Blindenleitsysteme. Das Blindenleitsystem der ÖBB wird leider nur bei Neuprojekten eingebaut. Trotz einzelner Nachrüstungen (Jenbach, Simmering,

Siemensstraße) kann ein flächendeckendes Netz bei diesem Tempo kaum entstehen, von den ca. 1400 Stationen der ÖBB sind erst knapp 2-3% mit Leitsystemen in den Bahnhofsgebäuden oder Zugängen zu den Bahnsteigen ausgerüstet. Auf den Bahnsteigen fehlen diese Leitsysteme zur Gänze.

HL-AG, Montafonerbahn, Graz - Köflacher Eisenbahn, Steiermärkische Landesbahnen, Stern & Hafferl sowie die anderen Privatbahnen bauen die trotz sehr hoher Förderungen des Bundes keine Blindenleitsysteme ein. Der daraus hochgerechnete Zeithorizont für ein vertretbares Netz behindertengerechter Stationen, nicht nur der ÖBB, erscheint daher nicht zumutbar.

Zum Thema Aufzüge:

Die Ausschreibung der ÖBB für Aufzüge dürfte tatsächlich gut sein, aber der Anteil der Stationen mit für RollstuhlfahrerInnen zugänglichen Bahnsteigen ist im Bereich von weniger als 10 %. Aufzüge nützen nur dann etwas, wenn man damit den Bahnsteig erreichen und von dort aus mit Hebeliften in den Zug gelangen kann, bzw. mit dem Hebeliften aus den Zug gehoben wird und mit dem Aufzüge den Bahnsteig wieder verlassen, bzw. wechseln kann. Der Anteil der Stationen mit Hebelift beträgt nur 4,5 % (63 Bahnhöfe). Die Tauglichkeit, tatsächliche Verfügbarkeit und kundenfeindlichen Bestellmodalitäten der Hebelifte für Kunden sind ein anderes Thema. Faktum ist, dass die Intention zwar besser ist, als bisher, der Grad der Umsetzung ist, auch im internationalen Vergleich, absolut unbefriedigend. Die Beantwortungen 3207/AB und 3541/AB und die Auskünfte, die wir von Fachleuten eingeholt haben, stehen teilweise im Widerspruch zu einander. Aufgrund der nicht zufriedenstellenden Qualität der Anfragebeantwortungen wird uns der Eindruck vermittelt, dass die berechtigten Anforderungen behinderter Menschen an den hoch subventionierten öffentlichen Verkehr von manchen Mitarbeitern Ihres Hauses als Belästigung empfunden werden.

Da nun die auch als Konjunkturpaket bezeichneten Maßnahmen des Generalverkehrswegeplanes bald begonnen werden sollen, sind die von uns in den Anfragen ZI. 3215/J und 3576/J genannten Probleme und Versäumnisse dringend zu beheben.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Bis wann schätzen Sie, dass 25 % der Stationen von ÖBB und Privatbahnen mit Blindenleitsystemen ausgestattet sind? Bitte für folgende Unternehmen den Zeitplan EINZELN bekanntgeben:

1. ÖBB

2. Achenseebahn AG
3. Wiener Lokalbahnen
4. Graz-Köflacher Eisenbahn GmbH
5. Montafonerbahn AG
6. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG
7. Salzburger Stadtwerke AG
8. Steiermärkische Landesbahnen
9. Stern & Hafferl
10. Südburgenländische Regionalbahn
11. Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

1.1. Bis wann schätzen Sie, dass 25 % der Stationen von ÖBB und Privatbahnen mit Liften ausgestattet sind, sodass jeweils alle Bahnsteige barrierefrei zugänglich sind?

Bitte für folgende Unternehmen den Zeitplan EINZELN bekanntgeben:

1. ÖBB
2. Achenseebahn AG
3. Wiener Lokalbahnen
4. Graz-Köflacher Eisenbahn GmbH
5. Montafonerbahn AG
6. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG
7. Salzburger Stadtwerke AG
8. Steiermärkische Landesbahnen
9. Stern & Hafferl
10. Südburgenländische Regionalbahn
11. Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

1.2. Mit welchen Maßnahmen sorgt Ihr Ressort für die Einführung behindertengerechter Maßnahmen, wie etwa von Blindenleitsystemen und behindertengerechten Aufzügen bei Privatbahnen, die vom Bund Förderungen erhalten?

1.3. Hat Ihr Ressort Überprüfungen der Infrastruktur der einzelnen Eisenbahnunternehmen hinsichtlich Behindertengerechtigkeit durchgeführt?

Bitte für folgende Unternehmen die Daten der letzten Überprüfungen und deren Ergebnisse EINZELN bekanntgeben:

1. ÖBB
2. Achenseebahn AG

3. Wiener Lokalbahnen
4. Graz-Köflacher Eisenbahn GmbH
5. Montafonerbahn AG
6. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG
7. Salzburger Stadtwerke AG
8. Steiermärkische Landesbahnen
9. Stern & Hafferl
10. Südburgenländische Regionalbahn
11. Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

In der Anfragebeantwortung 3207/AB ist festgehalten, dass im Bahnhof Meidling sehr wohl zwei Lifte pro Inselbahnsteig vorgesehen sind. Bei der Bauverhandlung zu diesem Projekt war von (vorerst) nur einem Lift pro Bahnsteig die Rede, am zweiten Fußgängertunnel wären vorerst nur LIFTSCHÄCHTE vorgesehen, der Einbau wäre noch nicht fixiert. Es ist erfreulich, dass nun auch der Einbau von Liften (Kabinen, Antrieb, Bedienelemente - nicht nur der LIFTSCHACHT) geplant ist. Bei der Inbetriebnahme werden wir dies auch überprüfen.

Mit dieser "Bahnhofsoffensive" liegt der Prozentsatz der für mobilitätsbehinderte Menschen erreichbaren Stationen weiterhin bei unter 4 %. Außerdem ist anzumerken, dass das Programm "Bahnhofsoffensive" in den letzten 2 Jahren von über 40 auf unter 20 Bahnhöfe reduziert wurde. Aussagen zur "Bahnhofsoffensive" verdienen daher kein zu hohes Vertrauen.

2. Ist das in der Anfrage 3207/AB XXI.GP angeführte Programm "Bahnhofsoffensive" nun verbindlich oder wird es erneut gekürzt?

2.1. Den Landesbauordnungen ist zu entnehmen, dass Eisenbahnanlagen nicht in ihren Anwendungsbereich fallen. Weshalb lassen Sie zu, dass es für die Errichtung von Eisenbahnanlagen nach wie vor keine ausreichenden technischen und rechtlichen Grundlagen, wie etwa eine Eisenbahn - Bauordnung, gibt? Bauordnungen haben die Rechte sowohl der Bauwerber als auch der Anrainer zu wahren, sie sind daher die Grundvoraussetzung für die Rechtsstaatlichkeit der Verfahren.

Zur Zeit werden bei Bahnhofsum- und -neubauten österreichischer Eisenbahnunternehmen die ÖNORMEN zur Sicherstellung von Behindertengerechtigkeit nur sehr selektiv umgesetzt. Da es in Österreich seitens Ihres Ministeriums außer den 41 Jahre alten "Bauentwurfsrichtlinien" keinerlei technische Regelwerke gibt, bleiben die erforderlichen Maßnahmen dem

Wohlwollen der Eisenbahnunternehmen überlassen. Die Sachverständigen stützen sich mangels einer Eisenbahnbauordnung (in Österreich gibt es im Gegensatz zu den anderen europäischen Staaten keine Eisenbahnbauordnung) auf einzelne ÖNORMEN und (alte) Unterlagen der ÖBB. Da die ÖNORM B 1600 beim Projekt Unterinntal nur teilweise umgesetzt wird (keine Lifte), wird das Unterinntal für behinderte Menschen nach wie vor weitgehend unerreichbar bleiben. Lifte wären erforderlich, werden aber abgelehnt. Bei Durchsicht der Planunterlagen ergibt sich eindeutig, dass selbst eine Milliardeninvestition nicht ausreicht, um etwas so einfaches wie die Benützbarkeit von zwei Stationen für RollstuhlfahrerInnen und andere mobilitätsbehinderte Menschen herzustellen. Das Projekt "Ausbau Unterinntal" hinterlässt nach seinem Abschluss alle Stationen NICHT BEHINDERTENGERECHT!!

3. Werden die erforderlichen Korrekturen gesetzt, sodass das Projekt Ausbau Unterinntal doch noch behindertengerecht, d.h. mit Liften, ausgeführt wird, oder bleiben die gegenständlichen Bahnsteige trotz Milliardeninvestitionen für RollstuhlfahrerInnen unzugänglich?

Der Beantwortung ist zu entnehmen, dass es von Ihrer Behörde zur Zeit auch für Eisenbahnfahrzeuge keine Regelungen hinsichtlich von deren Benützbarkeit gibt, sondern bei jedem Genehmigungsverfahren Einzelfestlegungen getroffen werden, dies ist weder im Sinne der Reisenden noch entspricht die "Einzelfallfestlegung" den Anforderungen an rechtsstaatliche Genehmigungsverfahren. Weder so grundlegende Dinge wie Spalt, noch Stufenhöhe, noch sonstige Werte sind nach Auskunft eines Waggonbauers geregelt, sie müssen von der Industrie im Einzelfall "ausgehandelt" werden. Ansatzweise sind einige Dinge für Straßenbahnen geregelt. Im Gegensatz zu anderen europäischen Staaten (Tschechische Republik, Portugal, Schweden, Dänemark, Schweiz,...) ist der Standard auch bei Neuanschaffungen in Österreich NICHT behindertengerecht.

4. Bis wann werden Sie konkrete technische Regelungen für die behindertengerechte Gestaltung von Eisenbahnbetriebsmitteln erlassen, die für alle österreichischen Eisenbahnunternehmen verbindlich sind? Derartige Regelungen müssen so konkret sein, dass auf ihrer Grundlage konstruiert und ausgeschrieben werden kann bzw. muss, und dies nicht mehr dem Wohlwollen der einzelnen Unternehmen oder Sachverständigen obliegt?

5. Werden Sie hinkünftig die Vertreter von Selbsthilfeorganisationen behinderter Menschen bei Genehmigungsverfahren von Fahrbetriebsmitteln befragen?

Wenn nein: Warum nicht?

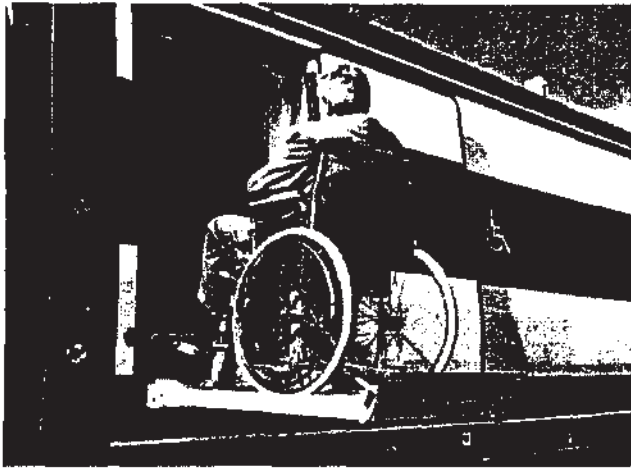
Die in der Anfragebeantwortung nach "ausreichenden" Maßnahmen für Fahrbetriebsmittel führen nach wie vor dazu, dass in Österreich behinderte Menschen konsequent UND MIT IHRER DULDUNG vom öffentlichen Leben ausgeschlossen sind. Gleichzeitig schreiben Sie nur von Verträgen mit den ÖBB, die von den Ländern abzuschließen wären. Falls die ÖBB nicht bereit sein sollten, ihren Standard auf ein vertretbares Niveau zu heben, könnten andere Betreiber einspringen.

6. Falls die ÖBB auch hinkünftig keine barrierefreien / behindertengerechten Fahrzeuge etwa für den Nahverkehr kaufen wollen, werden Sie als zuständiger Minister dann von einem anderen Verkehrsunternehmen, das diese Ansprüche erfüllen will, die Erbringung der Verkehrsleistungen an Stelle der ÖBB ermöglichen?

6.1. Dem Eisenbahngesetz (§ 17, Abs. 1, 2, 2a und 3) ist zu entnehmen, dass zur Verleihung einer Konzession bei der Behörde glaubhaft zu machen ist, dass die geplante Eisenbahn den öffentlichen Interessen dient; ein Bau- und Betriebsprogramm sowie Unterlagen über Fahrbetriebsmittel sind beizugeben. Die Konzession darf nur verliehen werden, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen. Werden die entsprechenden Unterlagen über Bau- und Betriebsprogramm sowie über Fahrbetriebsmittel von Sachverständigen auf Behindertengerechtigkeit, die ja gemäß Verfassung im öffentlichen Interesse liegt, überprüft?

Die Beantwortung der Frage 13 der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 3215/J-NR/2001 in der Beantwortung 3207/AB XXI.GP ist, wie den folgenden Erläuterungen und Bildern zu entnehmen ist, sachlich nicht richtig. Die genannten Wagen sind aus folgenden Gründen NICHT ROLLSTUHLTAUGLICH:

1. Erreichbarkeit der Bodenkante nur bei den wenigen Bahnsteigen mit 55 cm Höhe
2. Selbst bei 55 cm Bahnsteighöhe verbleibt eine Stufe von 4 cm und ein Spalt von bis zu 18 cm. Diese Werte liegen höher als die von der DIN zugelassenen. Der Doppelstockwagen ist auch deshalb NICHT BEHINDERTENGERECHT, weil nur bei wenigen Stationen (mit geraden Bahnsteigkanten) ein geringerer Spalt vorhanden ist, sodaß das Vorderrad eines Rollstuhles hängen bleibt.
3. Kein Behinderten-WC
4. Neigungen von ca. 10 % im Wageninneren.
5. Laut DIN ist ein Spalt > 3 bzw. 5 cm nur in Ausnahmefällen zulässig (Busse)
6. Der Triebwagen Talent ist auch gemäß den Angaben der Herstellerfirma Bombardier nicht behindertengerecht, sondern lediglich "behindertenfreundlich"



(Portugal)



(Schweiz)

7. Werden Sie bei dem von der Fa. Bombardier beantragten Genehmigungs-verfahren für den Triebwagenzug "Talent (ÖBB _ Reihe 4023, 4024) die Vertreter der österreichischen Selbsthilfeorganisationen behinderter Menschen einbinden?

7.1. Der Triebwagen Talent, wie ihn die ÖBB beschaffen wollen, ist nicht behindertengerecht aus folgenden Gründen: Spalt, Stufe von 4 bis 44 cm, kein behindertengerechtes WC, die vorgeschlagenen "Schienen" für die Rollstuhlgänglichkeit widersprechen den österreichischen und internationalen Normen sowie der Arbeitsmittelverordnung und dem ArbeitnehmerInnen-schutzgesetz. Werden Sie für den Triebwagen Talent (Reihe 4023, 4024) eine eisenbahnrechtliche Genehmigung erteilen, wenn dieser NICHT behindertengerecht adaptiert wird? (Beantwortung dieser Frage mit JA oder NEIN)

7.2. Sieht das BMVIT zur Zeit für jene Stationen, die nicht mit einem Hebelift à la ÖBB ausgerüstet sind und oder auch über kein Personal mehr verfügen ("unbesetzte Stationen") andere Möglichkeiten außer FAHRZEUGGEBUNDENEN EINSTIEGHILFEN, welche die Benützbarkeit auch für behinderte Menschen ermöglichen?

8. Wieso legen Sie einer Frage zum Thema Zillertalbahn (Frage 14 der Anfrage 3215/J-NR/2001) Unterlagen der ÖBB zugrunde (Zitat: "Laut den mir vorliegenden Unterlagen der ÖBB")? Ist in Ihrem Ministerium die ausreichende Fachkompetenz nicht vorhanden, weshalb Sie auf Ausarbeitung Ihrer Anfragebeantwortungen durch die ÖBB angewiesen sind? Wie sieht diese Frage die Zillertalbahn?

9. Aufgrund der Nichtbeantwortung der Frage 14 der Anfrage 3215/J-NR/2001 erlauben wir uns, die Frage zu wiederholen, mit der Bitte, sie diesmal doch zu beantworten:
Die Zillertalbahn plant den Einbau einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe für RollstuhlfahrerInnen bei einem Fahrzeug. Werden andere Verkehrsunternehmen folgen, und wenn ja, wann?

Bitte für folgende Unternehmen den Zeitplan EINZELN bekanntgeben:

1. ÖBB
2. Achenseebahn AG
3. Wiener Lokalbahnen
4. Graz-Köflacher Eisenbahn GmbH
5. Montafonerbahn AG
6. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG
7. Salzburger Stadtwerke AG
8. Steiermärkische Landesbahnen
9. Stern & Hafferl
10. Südburgenländische Regionalbahn
11. Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

9.1. Wenn der Investitionsaufwand das entscheidende Kriterium bei der Entscheidung, ob behindertengerechte oder nicht behindertengerechte Fahrzeuge beschafft werden, darstellt, werden Sie die Mittel aus dem Kapitel 65 hinkünftig mit den entsprechenden Zweckbindungen versehen?

9.2. Welche Form von Sanktionen bei nicht behindertengerechter Verwendung von Bundesmitteln können Sie sich vorstellen?

Auch zum Thema Sicherheit bleibt Österreich weit hinter dem europäischen Standard zurück. Entweder liegt dies an der Innovations - Unwilligkeit der Eisenbahnunternehmen, oder an den mangelnden Vorgaben der Behörde. Als in Deutschland Regelungen, wie etwa für die seitenselektive Türfreigabe, verbindlich wurden, hatten rasch alle Anbieter, um nicht aus dem Wettbewerb ausscheiden zu müssen, die entsprechenden Einrichtungen. Der

Mangel an Wettbewerb einerseits, und das Nichtvorhandensein von selbstverständlichen Regelungen des Bundes (Bauordnung für Bahnsteige, Regelungen zur Türsicherung) sind untragbar. Die österreichische Situation, dass bei beinahe jedem Fernreisezug im Haltestellenbereich keinerlei Sicherung gegen das Öffnen der Türen auf der falschen Seite vorhanden ist, bringt Österreich in eine Außenseiterrolle

10. Bis wann wird in Österreich ein mit Deutschland vergleichbarer Sicherheitsstandard hinsichtlich der Öffnung von Türen erreicht sein, damit nicht weiterhin bei der Mehrzahl der Züge das Öffnen der Türen bei jedem Halt (planmäßig und auf freier Strecke) möglich ist?

10.1. Welche verbindlichen konkreten Gesetze oder Verordnungen zur Sicherheit im Eisenbahnverkehr gibt es dazu, und wenn nicht, warum (noch immer) nicht? (Die Regelungen des Eisenbahngesetzes sind so vage und allgemein, dass sie nicht annähernd ausreichen)

10.2. Weshalb gibt es weder beim Thema Sicherheit noch beim Thema Behindertengerechtigkeit einen österreichweiten Standard in Form von Regelungen, weshalb überlässt man diese Themen dem Wohlwollen der Eisenbahnunternehmen, der Fahrzeughersteller und der Sachverständigen? Das Eisenbahngesetz enthält lediglich "Absichtserklärungen", aber KEINE KONKRETE REGELUNGEN!

11. Welche Maßnahmen setzt Sie zur Erhöhung des derzeit noch immer vorhandenen unzureichenden Angebotes für RollstuhlfahrerInnen?

Bitte für folgende Unternehmen den Zeitplan EINZELN bekanntgeben:

1. ÖBB
2. Achenseebahn AG
3. Wiener Lokalbahnen
4. Graz-Köflacher Eisenbahn GmbH
5. Montafonerbahn AG
6. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG
7. Salzburger Stadtwerke AG
8. Steiermärkische Landesbahnen
9. Stern & Hafferl
10. Südburgenländische Regionalbahn
11. Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

11.1. Welche Unternehmen außer ÖBB und Wiener Linien haben rollstuhltaugliche Fahrzeuge (Mit Rollstuhl stufenlos erreichbar, Behinderten - WC gemäß ÖNORMEN) sowie Hebelifte zur Erreichbarkeit?

Die Fahrzeugreihe Talent, so wie sie von den ÖBB bestellt wurde, ist auch nach Auskunft der Herstellerfirma Bombardier NICHT BEHINDERTENGERECHT. Das sogenannte "Upgrading", dessen eigentlicher Zweck die Einsparung von Personal ist (Wendezugbetrieb erspart u.a. "Stürzen" und Bremsprobe) sowie das Upgrading von Reisezugwagen umfasst WENIGER ALS INSGESAMT 40 Fahrzeuge. Diese Zahl ist zu gering, um im Rahmen des Verkehrs spürbaren Nutzen zu bringen.

11.2. Erachten Sie die von den ÖBB und den anderen Eisenbahnunternehmen gesetzten Maßnahmen als ausreichend?(Es wird um die Beantwortung dieser Frage mit JA oder NEIN ersucht)

11.3. Falls Sie die Maßnahmen als nicht ausreichend erachten, kommt Ihr Ressort dann seinen Aufsichtspflichten ausreichend nach?

12. Sie Schreiben in Ihrer Antwort, es gibt pro Richtung NUR EINE VERBINDUNG WIEN - GRAZ, eine Verbesserung sei aber "möglich". Bis wann wird es diese Verbesserung geben?

12.1. Falls die ÖBB eine Verbesserung ablehnen, werden Sie diese dann anordnen?
(Beantwortung dieser Frage mit JA oder NEIN)

In der Beantwortung 3541/AB XXI.GP der Frage 1 der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 3576/J-NR/2002, schreiben Sie, es habe zur Eisenbahnkreuzungsverordnung "kein umfangreiches Begutachtungsverfahren gegeben". Diese Meinung stimmt nicht mit den uns bekannten Fakten überein:

Der Fachverband der Schienenbahnen

Einzelne Eisenbahnunternehmen

Die Verkehrsrechtsabteilungen aller Landesregierungen

wurden mit GZ 226.000/4 - II/C/15/01 zur Abgabe von Stellungnahmen aufgefordert. Sowohl mit Vertretern des Fachverbandes der Schienenbahnen als auch mit Vertretern der Länder, vor der Durchführung des "Konsultationsmechanismus", gab es Gespräche.

13. Weshalb bindet das BMVIT in die Erarbeitung einer neuen Eisenbahnkreuzungsverordnung keine Vertreter von Selbsthilfeorganisationen behinderter Menschen ein, etwa deren Vertreter im Fachnormenausschuß 196?

In der Beantwortung 3541/AB XXI.GP der Frage 2a-2c der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 3576/J-NR/2002, schreiben Sie, die technischen Maßnahmen würden nicht geändert und die bauliche Ausgestaltung sei durch Regelzeichnungen festgelegt. Dazu ist festzustellen: Die in der Eisenbahnkreuzungsverordnung enthaltenen technischen Maßnahmen wurden seit 1961 kaum verändert, sie entsprechen nicht in allen Punkten dem international vorhandenen Stand der Technik, bzw. sie wären in manchen fortschrittlicheren Ländern undenkbar. Dies wird durch die international gesehen sehr hohe Anzahl von Unfällen, viele davon mit Personenschaden, belegt.

Auch gab es 1961 den Artikel 7 Absatz 2 der österreichischen Verfassung noch nicht.

Er lautet: "Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden. Die Republik (Bund, Länder und Gemeinden) bekennt sich dazu, die Gleichstellung von behinderten und nichtbehinderten Menschen in allen Bereichen des täglichen Lebens zu gewährleisten".

Die geltende Eisenbahnkreuzungsverordnung entspricht daher nicht in allen Punkten dem Sinn und Wortlaut der Verfassung!

In mehreren österreichischen Gemeinden mit nicht verfassungskonform bewilligten Eisenbahnkreuzungen gibt es Wohlfahrts- und Therapieeinrichtungen von Selbsthilfeorganisationen behinderter Menschen. In manchen dieser Gemeinden werden behinderte Menschen mangels Umgehungsmöglichkeit an der Stillung ihrer Grundbedürfnisse gehindert (Arztbesuch, Apotheke, Einkaufen, NACH - HAUSE - KOMMEN,...). In Ihrer Not könnten sich diese Menschen schon bald gezwungen sehen, ihr Problem vor den Verfassungsgerichtshof zu bringen. Diese Menschen sind trotz ihres harten Schicksals meist ausgesprochen liebenswürdig, man lässt ihnen aber keine andere Möglichkeit als die, die Gerichte zu bemühen. Die Nachfrage bei Ziviltechnikern und Verkehrsrechtsabteilungen der Bundesländer ergab, dass es entgegen Ihrer Anfragebeantwortung 3541/AB XXI.GP, Frage 2c KEINE EINHEITLICHEN REGELUNGEN DES BMVIT für die bauliche Gestaltung von Eisenbahnkreuzungen (Rille!!!) gibt. Es sind lediglich (sehr alte) Regelzeichnungen der ÖBB bekannt, die mangels anderer Unterlagen auch von anderen Eisenbahnunternehmen anzuwenden sind!!!

14. Werden Sie die Neuausarbeitung der Eisenbahnkreuzungsverordnung dazu nützen, sie der geltenden Verfassung anzupassen oder soll der Widerspruch zur Verfassung weiterhin bestehen bleiben? (Es wird um eine Beantwortung mit JA oder NEIN gebeten.)

15. Wieso regelt das BMVIT derart große Sicherheitsprobleme, wie etwa die bauliche Ausgestaltung von Eisenbahnkreuzungen nicht auch in der Eisenbahnkreuzungsverordnung, oder halten Sie die Sicherheitsbedürfnisse von RollstuhlfahrInnen für nicht ausreichend wichtig?

15.1. Werden Sie bei der Erarbeitung blindengerechter Lösungen für Eisenbahnkreuzungen die Vertreter der österreichischen Blindenorganisationen einbinden und die Ergebnisse der ÖNORM V 2101 berücksichtigen?

Sie räumen in der Anfragebeantwortung 3541/AB XXI.GP der Frage 3 der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 3576/J-NR/2002 über den Umbau des Bahnhofes Feldkirch ein, bei einem nicht zur Ausführung geeigneten Projekt (Siehe Ihre Beantwortung) keine ausreichenden Maßnahmen gesetzt zu haben. Dadurch sind nicht nur die Lebensverhältnisse behinderter Menschen beeinträchtigt, es kann auch nicht ausgeschlossen werden, dass Sie eigentlich von sich aus den Rechnungshof dazu einschalten müssten.

16. Wenn das BMVIT für ein NICHT DEM STAND DER TECHNIK entsprechendes, nicht "vom eisenbahnfachlichen Standpunkt zur Ausführung geeignetes Projekt" (Zitat § 33 Eisenbahngesetz) nach der (negativen) Begutachtung den Landeshauptmann zur Durchführung der Bauverhandlung ermächtigt, verstößt es damit nicht gegen seine Aufsichtspflicht im Sinne der Sicherheit?

16.1. Wenn das BMVIT für ein NICHT DEM STAND DER TECHNIK entsprechendes, NICHT "vom eisenbahnfachlichen Standpunkt zur Ausführung geeignetes Projekt" (Zitat § 33 Eisenbahngesetz) nach der (negativen) Begutachtung den Landeshauptmann zur Durchführung der Bauverhandlung ermächtigt, verstößt es damit nicht gegen seine Aufsichtspflicht hinsichtlich der Verwendung von Bundesmitteln?

Die Nachfrage bei Ziviltechnikern ergab, dass es entgegen Ihrer Anfragebeantwortung 3541/AB XXI.GP KEINE EINHEITLICHEN REGELUNGEN DES BMVIT gibt. Laut diesen Auskünften ist die "Bauentwurfrichtlinie 1960" (42 Jahre alt!!!) das einzige bautechnische Regelwerk des BMVIT für die Errichtung von Eisenbahnanlagen. Die Eisenbahn-Arbeitnehmerschutzverordnung ist zwar moderner, aber kein Regelwerk im Sinne einer Bauordnung.

Das Fehlen von Regelwerken, und damit die Abhängigkeit vom Wohlwollen der Behörde, bedeutet laut Auskunft von Ziviltechnikern einen STANDORTNACHTEIL, da viele Produkte

nicht in Serien, sondern nur in einzeln, nach dem Ergebnis der Verhandlung hergestellt werden können.

17. Werden Sie für Eisenbahnanlagen konkrete Regelwerke (Bauordnung, Betriebsordnung, etwa nach dem Vorbild der Schweiz, Deutschlands, der Niederlande, etc.) erlassen, oder müssen die bautechnischen Ausführungen auch weiterhin bei jedem Projekt zwischen Bauwerber, Sachverständigen und Bürgern AUSGEHANDELT werden?

17.1. Glauben Sie, dass die gegenwärtige Verwaltungspraxis (ohne verbindliche Regelwerke) bezüglich der Genehmigung von Eisenbahnanlagen in allen Punkten den Anforderungen an rechtsstaatliche Verfahren entspricht? Es sei darauf hingewiesen, dass erst kürzlich ein Rechtsanwalt einen Einspruch im Rahmen eines Verfahrens gemacht hat, weil sein Mandant aufgrund einer Streckenführung nicht aufgrund einer Bauordnung, sondern auf Basis eines privaten Regelwerkes (der sogenannten HL - Richtlinien der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG) gemeinschaftsrechtlich enteignet werden soll? (Kundmachung der Verhandlung: GZ. 825.065/5 - II/C/12/02)

Zitat ...Erhebung von Einwendungen gegen die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung:

Die gegenständliche Anlage wurde nach den sogenannten Hochleistungsstrecken-Richtlinien trassiert und soll nach diesen errichtet werden, welche ua. eine 25 %-ige Geschwindigkeitsreserve (sohin bis 250 km/h) vorsehen, welche Geschwindigkeit aufgrund des nicht nachgewiesenen seitlichen Abstandes tatsächlich nicht gefahren werden kann, woraus folgt, daß es nicht erforderlich ist, daß die Trasse dort errichtet wird, wo sie geplant ist, sondern woanders errichtet werden kann.

Die behauptete benötigte Grundinanspruchnahme ist bei weitem nicht in dem Ausmaß nötig, wie behauptet, da die Trassierung nach den sogenannten Hochleistungsstrecken-Richtlinien erfolgte. Diese gehen wahrscheinlich bei weitem über das hinaus, was der technischen Spezifikation der Interoperabilität der Strecke entspricht. Es ist anzunehmen, daß die Hochleistungsstrecken-Richtlinien, aufgrund welcher die gegenständliche Strecke projektiert wurde wahrscheinlich nicht der Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (Interoperabilitätsrichtlinie) entsprechen. Aufgrund der Nichtumsetzung der Interoperabilitätsrichtlinie hat die Europäische Kommission der Republik Österreich bereits am 05.08.1999 ein Mahnschreiben gem. Art 226 EGV übermittelt und damit ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet Bezüglich der behaupteten benötigten Grundinanspruchnahme würde wahrscheinlich Gemeinschaftsrechtswidrigkeit vorliegen und wäre diese rechtswidrig. Namentlich in Frankreich und in der Schweiz ist bei vergleichbaren Geschwindigkeiten der Gleisabstand wesentlich geringer.

18. Glauben Sie, dass die freundliche Aufforderung, behindertengerecht zu planen und zu bauen (wie etwa in der Straßenbahnverordnung oder dem Entwurf für die Eisenbahnverordnung 2002 enthalten), KONKRETE REGELUNGEN ersetzt?

19. Die von Ihnen in Ihrer Anfragebeantwortung 3541/AB XXI.GP, Frage 4 - 6 genannten Regelwerke sind ALLE NICHT VOM BMVIT, sondern von EINZELNEN EISENBAHNUNTERNEHMEN erarbeitet worden. SIE GEWÄHRLEISTEN DAHER KEINEN EINHEITLICHEN STANDARD, SONDERN PROLONGIEREN DIE INKOMPATIBILITÄT VIELER EINZELMASSNAHMEN.

Die oberste Baubehörde des Freistaates Bayern hat einen konkreten Leitfaden "Bauen und Wohnen für Behinderte", das auch konkrete Festlegungen über Eisenbahnanlagen enthält, in Zusammenarbeit mit Selbsthilfeorganisationen behinderter Menschen erarbeitet. Werden Sie bei der Erarbeitung einer Eisenbahnbauordnung auch die Selbsthilfeorganisationen behinderter Menschen einbinden?

20. Welche Rechtsgrundlage haben die als Dienstvorschriften bezeichneten technischen Regelwerke der Eisenbahnunternehmen?

21. Wie wird sichergestellt, dass sich durch unterschiedliche Dienstvorschriften der verschiedenen Eisenbahnunternehmen keine unterschiedlichen Niveaus hinsichtlich

Sicherheit

Behindertengerechtigkeit

Wettbewerb

ergeben?

22. Bis wann ist mit den in Ihrer Anfragebeantwortung 3541/AB XXI.GP, Frage 4 - 6 genannten Verordnungen zu rechnen?

23. Hat das BMVIT die "Dienstvorschriften" der Eisenbahnunternehmen überprüft, und genügen diese den Anforderungen an Behindertengerechtigkeit?

Bitte für folgende Unternehmen die Ergebnisse bekanntgeben:

1. ÖBB
2. Achenseebahn AG
3. Wiener Lokalbahnen
4. Graz-Köflacher Eisenbahn GmbH
5. Montafonerbahn AG
6. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG

7. Salzburger Stadtwerke AG
8. Steiermärkische Landesbahnen
9. Stern & Hafferl
10. Südburgenländische Regionalbahn
11. Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

24. Warum legt der Bund nicht selber die Verwendung der von ihm übertragenen Mittel fest, sondern überlässt etwa die behindertengerechte Gestaltung dem Wohlwollen der Eisenbahnunternehmen, was durch die Tatsache belegt wird, dass die (sehr lückenhaften) HL - Richtlinien der HL AG und der ÖBB trotz zahlreicher neuer Gesetze und Verordnungen sowie neuer Normen seit 1994 nicht geändert wurden?

25. Bis wann werden aus den Beförderungsbedingungen der österreichischen Eisenbahnunternehmen jene Bestimmungen entfernt werden, die behinderte Menschen diskriminieren (Rollstuhlfahrer nur mit Begleitperson u. dgl.)?

Bitte für folgende Unternehmen den Zeitplan EINZELN bekanntgeben:

1. ÖBB
2. Achenseebahn AG
3. Wiener Lokalbahnen
4. Graz-Köflacher Eisenbahn GmbH
5. Montafonerbahn AG
6. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG
7. Salzburger Stadtwerke AG
8. Steiermärkische Landesbahnen
9. Stern & Hafferl
10. Südburgenländische Regionalbahn
11. Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

26. Teilen Sie die Meinung Ihrer Vorgängerin, lt. Anfragenbeantwortung Nr. 3215/J-NR/2001 vom 12.2.2002 Frage 12?

Wenn nein: Sind Sie bereit die Fördermittel für behindertengerechte barrierefreie Ausstattung rückwirkend für die Jahre 2000-2002 aus dem Budget 2002 bereitzustellen und für das Jahr 2003 im Budget wieder sicherzustellen?

Wenn nein: Warum nicht?