
2412/AB XXII. GP

Eingelangt am 15.02.2005

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-10.000/0033-I/CS3/2004 DVR:0000175

An den

Präsidenten des Nationalrates

Dr. Andreas Khol

Parlament

1017 W i e n

Wien, am 14. Februar 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2436/J-NR/2004 betreffend die nach wie vor bestehenden lebensgefährlichen Sicherheitsdefizite an Österreichischen Eisenbahnkreuzungen, die die Abgeordneten Dr. Moser, Freundinnen und Freunde am 15. Dezember 2004 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil und Fragen 1 bis 4:

Ist Ihnen der beigeschlossene Artikel aus der Zeitschrift „Hallo Oberösterreich“ bekannt? Haben Sie gegen den Inhalt dieses Artikels irgendwelche Schritte unternommen oder entsprechen die Aussagen des Artikels ohnehin auch Ihrer Einschätzung über die Sicherheit an Österreichs Eisenbahnkreuzungen?

Teilen Sie die Einschätzung des Redakteurs, dass an den Händen der „säumigen Damen und Herren“ der „zuständigen Politgremien“ - im Fall eines Erlasses zu einer Verordnung des BMVIT eindeutig Ihnen und Ihrem Haus zuzuordnen - also „Blut klebt“, oder haben Sie rechtliche Schritte gegen die diesbezüglichen Aussagen im Artikel „An ihren Händen klebt Blut“ in „Hallo Oberösterreich“ (Auflage 200.000) unternommen?

Teilen Sie die übrigen Einschätzungen des Autors dieses Artikels über die Qualität der Arbeit Ihres Apparates, oder haben Sie rechtliche Schritte gegen die diesbezüglichen Aussagen im Artikel „an ihren Händen klebt Blut“ in „Hallo Oberösterreich“ (Auflage 200.000) unternommen?

Wann wurde der in diesem Artikel zitierte Durchführungserlass zur EKVO zum letzten Mal geändert?

Antwort:

Sowohl der von Ihnen apostrophierte Artikel der Zeitschrift „Hallo Oberösterreich“ als auch Ihre diesbezügliche Anfrage entsprechen nicht den Gegebenheiten. Sohin erübrigen sich schon deshalb irgendwelche Schritte gegen die diesbezüglichen Aussagen des Artikels und sind die Behauptungen lebensgefährlicher Sicherheitsdefizite, ja Sicherheitsdefizite überhaupt, schärfstens zurückzuweisen. Es entspricht nicht den Tatsachen, beim Durchführungserlass zur Eisenbahnkreuzungs-Verordnung (EKVO) - dieser wurde überdies im Oktober 1998 das letzte Mal geändert - und bei der Sicherung unbeschränkter Bahnübergänge durch Pfeifsignale von einem 100 Jahre alten Stand der Technik zu sprechen. Es entspricht nicht den Tatsachen, in diesem Zusammenhang wegen Säumigkeit den „Politikern und Experten, dem Gesetzgeber, Verkehrsministerium, den Verkehrssprechern (Experten) der Parteien, dem Kuratorium für Verkehrssicherheit, den Autofahrerklubs und den Exekutivbeamten“ im Artikel vorzuwerfen „An ihren Händen klebt Blut“. Vielmehr ist ausdrücklich klarzustellen, dass die Sicherheit an den österreichischen Eisenbahnkreuzungen durch die genannten eisenbahnrechtlichen Vorschriften gewährleistet ist. Verbesserungen sind – wie das in allen Verwaltungsbereichen der Fall ist – auch hier denkbar und, soweit finanzierbar, selbstverständlich erstrebenswert.

Hinsichtlich des im Artikel angesprochenen Einsatzes optischer Signale in Form von EK-Sicherungsanlagen (Lichtzeichenanlagen) anstelle Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus ist festzuhalten, dass sowohl in nationalen als auch in internationalen Gremien darüber Einvernehmen besteht, dass der derzeit bestehende Sicherheitsstandard von Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen ständig angepasst werden soll. Um künftig bei gleichem Sicherheitsstandard kostengünstigere EK-Sicherungsanlagen einsetzen zu können, läuft derzeit in der BRD ein Pilotprojekt. Erst nach Vorliegen entsprechender positiver Erfahrungen mit dieser Technologie wird deren Einsatz auch in Österreich in Betracht gezogen werden können.

Frage 5:

Im Jahr 2002 wurde das BMVIT vom österreichischen Schwerhörigenbund darauf hingewiesen, dass die Sicherung gemäß § 6 Eisenbahnkreuzungsverordnung (EKVO) nicht funktionieren kann, und auch die Novellen-Entwürfe keine Korrekturen enthielten. Die Lautstärke der Pfeifsignale von Lokomotiven ist ebenso wenig festgelegt wie die Lautstärke, die eine Lokomotive beim Pfeifen erzielen können muss. Auch der von Ihrem Apparat mangels eigener Grundlagen immer noch herangezogene „UIC-Kodex“ enthält nur Angaben zur Frequenz, und nicht zur Lautstärke!

Ist Ihnen die Gefahr bekannt, dass mangels einer vom BMVIT festzulegenden Mindestlautstärke beim Pfeifen (§ 6 EKVO) nicht gewährleistet sein kann, dass ein sich einer Eisenbahnkreuzung nähernder Autofahrer das Pfeifen auch hört?

Antwort:

Im bezughabenden UIC-Merkblatt 644 (gültig 2.Ausgabe aus 1980) sind – entgegen Ihrer Behauptung – sehr wohl neben Klangfarbe und Frequenz auch Mindest- und Höchstschallpegel der akustischen Signaleinrichtungen von Triebfahrzeugen festgelegt. In diesem Zusammenhang wird auf die immer noch herausragende Rolle des UIC-Kodex auf vielen eisenbahntechnischen Spezialgebieten hingewiesen, sodass auch CEN, CENELEC oder der Artikel 21-Ausschuss der EU-K auf vielen Fachgebieten die im UIC-Kodex enthaltenen Bestimmungen übernehmen. Der

UIC-Kodex berücksichtigt zum Teil auch die Interessen Mobilitätsbehinderter. Das Regelwerk des mehrere 1000 Seiten starken UIC-Kodex dient somit als materielle Dokumentation des im Eisenbahngesetz geforderten „Standes der technischen Entwicklung“ und stellt – insbesondere im Hinblick auf die angestrebte Internationalisierung des Fuhrparks - somit bis zur Einarbeitung gleichartiger Bestimmungen innerhalb der Interoperabilitätsrichtlinie der EU das anzuwendende Regelwerk dar. Die Einhaltung der im UIC-Merkblatt 644 geforderten Mindestlautstärken wird im Zuge der Typprüfungen im Rahmen des behördlichen Zulassungsverfahrens auch in jedem Fall messtechnisch überprüft.

Die in der Anfrage vorgeschlagene individuelle Festlegung der Mindestlautstärke durch das BMVIT wäre somit nicht nur unzweckmäßig, sondern sogar rechtswidrig. Die Interoperabilitätsrichtlinien haben Österreich verpflichtet, das für die Zulassung verbindliche Regelwerk verbindlich der EU-Kommission zu melden. Dieser Verpflichtung ist Österreich nachgekommen.

Fragen 6 und 7:

Können Sie ausschließen, dass Personen zu Schaden oder ums Leben gekommen sind, weil der Apparat des BMVIT, wie das die jahrelang unbeholfen in mehreren Schüben betriebene Novellierung der Eisenbahnkreuzungsverordnung nahe legt, schlicht überfordert ist?

Bevor die Vertreter von Selbsthilfeorganisationen behinderter Menschen im Jahr 2002 von den Versuchen, die Eisenbahnkreuzungsverordnung zu novellieren gehört haben, wurde schon jahrelang vergeblich an diesem Novellenentwurf herumgewerkt. Zumindest zwei Mal (!) wurde unter FP-Ministern ein Entwurf an die Länder zur Begutachtung ausgesandt. Ihr Vorgänger Ing. Matthias Reichhold dürfte dann die ungenügende Qualität der Arbeit bei der Novellierung der Eisenbahnkreuzungsverordnung erkannt haben; weshalb er diesen Entwurf dann folgerichtig nicht unterschrieben hat.

Wurden Sie von Ihren Beamten darüber informiert, dass die Vorgangsweise, einen Großteil der Betroffenen aus der Begutachtung auszuschließen, den legislatischen Gepflogenheiten, die auch in Erlässen des Bundeskanzleramtes niedergelegt wurden, widerspricht?

Antwort:

Die Erarbeitung eines Novellenentwurfes zur EKVO ist mit fachgemäßer Qualität sowie die Begutachtungsverfahren hiezu erlass- und ordnungsgemäß durchgeführt worden. Da die Novellierung nur eine eingeschränkte Zielsetzung, also hauptsächlich nur Bestimmungen eisenbahntechnischen Inhaltes, zum Gegenstand hatte, war der Umfang des Begutachtungsverfahrens folgerichtig darauf abzustellen und kann keine Rede davon sein, dass „ein Großteil der Betroffenen aus der Begutachtung ausgeschlossen worden ist“. Es ist auch festzuhalten, dass es die Behindertenverbände selbst waren, die sich vehement letztlich auch gegen diese - um eine Grundsatzbestimmung zur Bedachtnahme auf die Bedürfnisse behinderter Menschen ergänzte - Novellierung wendeten.

Fragen 8 bis 12:

Wurden Sie von Ihren Beamten darüber informiert, dass der Apparat zumindest schon seit 1999 an der Novelle zur Eisenbahnkreuzungsverordnung herumwerkt, bevor nach dem jahrelangen Scheitern des Apparates des BMVIT endlich ExpertInnen zu Rate gezogen wurden?

Wie beurteilen Sie die Fehlleistung, nach zumindest zwei Begutachtungen keinen umsetzbaren Verordnungsentwurf fertigzubringen?

Nachdem das BMVIT schon geraume Zeit nur noch für den kleinsten Teil des Schienennetzes zuständig ist, fast alle Eisenbahnkreuzungen sind in der Zuständigkeit der Länder, wird nun die EKVO-Novelle nicht mehr vom BMVIT, sondern von ExpertInnen erstellt.

Die Entlastung für das BMVIT besteht in der Abgabe der Zuständigkeit von ca. 90% der ca. 6000 Eisenbahnkreuzungen und der Abgabe der Legistik an ExpertInnen.

Weshalb hat man so lange zugewartet, bis endlich ExpertInnen mit der Überarbeitung der Eisenbahnkreuzungsverordnung betraut wurden, wie viel Zeit ist durch die gescheiterten Versuche des BMVIT, die Novelle der Eisenbahnkreuzungsverordnung selbst erarbeiten zu wollen, verloren gegangen?

Wie groß sind die frei gewordenen Kapazitäten durch die Befassung der FSG, wie werden sie genutzt?

Trifft es zu, dass die zuständige Fachabteilung, die zuerst 90% der Verfahren an die Länder, und nun auch die Legistik an ExpertInnen abgegeben hat, daher „folgerichtig“ erst kürzlich um zwei weitere Akademiker vergrößert wurde?

Antwort:

Die Behauptung des Zurateziehens von ExpertInnen und der Abgabe der Legistik des bmvit an ExpertInnen ist teils unverständlich, teils unrichtig. Zum einen stehen meinem Ressort seit je her einschlägige Experten zur Verfügung und zum anderen ist das bmvit nach wie vor mit der Legistik und mit der Verordnungsgebung betreffend Eisenbahnkreuzungen betraut.

Im Hinblick darauf, dass die Länder seit 1992 mit der Vollziehung im Eisenbahnkreuzungswesen betraut sind, war es selbstverständlich, bei der Novellierung der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung die Erfahrungen der Länder einfließen zu lassen. Die Arbeiten zur EKVO erfolgten von deren Beginn an stets durch die dem bmvit beigegebenen Experten sowie durch Experten der Länder und anderer Stellen (z. B. Kuratorium für Verkehrssicherheit, Eisenbahnunternehmen). Sohin kann von frei gewordenen Kapazitäten nicht gesprochen werden.

Die Aussage, dass 90 % der Verfahren an die Länder abgegeben wurden, ist ebensowenig nachvollziehbar, wie die Behauptung, dass die Legistik ausgelagert wurde. Eine Verlagerung von Verfahren an die Länder lässt auch nicht den Schluss zu, dass die Kapazitäten einer Organisation nicht voll ausgeschöpft werden. Tatsache ist, dass neben den verbliebenen Aufgaben im Eisenbahnkreuzungswesen auch andere sowie zusätzliche mit gesetzlichem Auftrag oder durch EU-Richtlinien übertragene Aufgaben (z.B. im Eisenbahninfrastrukturbereich) zu besorgen sind.

Fragen 13 bis 19 und 21:

Durch die jahrelangen Versäumnisse Ihres Apparates ist das Sicherheitsniveau auf Österreichs Eisenbahnkreuzungen wesentlich niedriger als im Rest Europas. Bezogen auf die Länge des Schienennetzes und die Zahl der Eisenbahnkreuzungen ist das vergleichbare Risiko in Österreich etwa dreimal so hoch wie in Deutschland, und das seit Jahren.

Von zahlreichen diesbezüglich interessierten Bürgern und Organisationen hört man, dass es nach wie vor schwierig ist, gegen die Beharrlichkeit Ihres Apparates anzukommen.

Ein großer Anteil an den österreichischen Eisenbahnkreuzungen ist durch Pfeifsignale gesichert. Es besteht wohl kein Zweifel daran, dass diese Sicherungen nicht zeitgemäß sind und durch sinnvolle Maßnahmen ersetzt oder zumindest ergänzt werden sollten.

Welche Konzepte gibt es darüber im Verkehrsministerium?

Wann kann mit der Umsetzung dieser Konzepte gerechnet werden?

Wann werden die Gesetze und Verordnungen des Eisenbahnrechts entsprechend ergänzt werden?

Wie sieht der diesbezügliche Zeitplan aus?

Vor einigen Jahren wurde vom Verkehrsministerium ein Begutachtungsverfahren zur Änderung der Eisenbahnkreuzungsverordnung durchgeführt. Der seinerzeitige Entwurf kann nicht wirklich als gelungener Ansatz für Verbesserungen der Sicherheit an Eisenbahnkreuzungen betrachtet werden, allerdings wurden im Rahmen dieses Begutachtungsverfahrens auch eine Reihe von sinnvollen Verbesserungsvorschlägen an die Eisenbahnbehörde im Verkehrsministerium übermittelt.

Wann werden die Arbeiten zur Verbesserung der Eisenbahnkreuzungsverordnung endlich fortgesetzt?

Wann kann mit entsprechenden Ergebnissen gerechnet werden?

Weshalb wird die zeitgemäße Überarbeitung dieser Regelung nicht zügig weiterbetrieben?

Ein wiederholter Kritikpunkt waren die auf vielen österreichischen Eisenbahnkreuzungen abzugebenden Pfeifsignale auch in anderem Zusammenhang. Vorsichtige Schätzungen gehen davon aus, dass auf mehr als der Hälfte der österreichischen Eisenbahnkreuzungen zumindest in einer Richtung derartige Pfeifsignale abgegeben werden müssen. Die Änderung der Eisenbahnkreuzungsverordnung sollte auch die Anzahl der anzugebenden Pfeifsignale reduzieren und die Anrainer von dieser Lärmbelästigung befreien.

Welche Reduzierung der Pfeifsignale ist in Zukunft zu erwarten?

Durch welche Sicherheitsmaßnahmen werden die Pfeifsignale zukünftig ersetzt werden?

Die Eisenbahnbehörde im Verkehrsministerium hat die Bedürfnisse behinderter Menschen bei der Benützung von Eisenbahnkreuzungen in der Vergangenheit schlicht ignoriert. Die bestehenden Regelungen des Verkehrsministeriums, insbesondere die Eisenbahnkreuzungsverordnung, gehen auf diese Bedürfnisse nicht ein.

Welche Konzepte liegen im Verkehrsministerium vor, damit die Benützung von Eisenbahnkreuzungen für Behinderte (Sehgeschwache, Hörbehinderte, Gehbehinderte) nicht auch weiterhin ein lebensgefährliches Abenteuer darstellt?

Was werden Sie im einzelnen bis wann tun, damit Tempo und Qualität der Arbeit des BMVIT in wichtigen Fragen wie der Eisenbahnkreuzungsverordnung endlich auf ein herzeigbares Niveau gebracht werden.

Antwort:

Was das Sicherheitsniveau auf österreichischen Eisenbahnkreuzungen im Vergleich mit Deutschland anlangt, darf ich meine Ausführungen zu Fragepunkt 1.7. der parlamentarischen Anfrage Nr. 886/J-NR/2003 verweisen.

Bezüglich Überarbeitung der EKVO, Reduzierung der Lärmbelästigung (Pfeifsignale), Konzepte für Verbesserungen bei Maßnahmen für die Sicherung unter Berücksichtigung der Benützung von Eisenbahnkreuzungen durch Behinderte und bezüglich Zeitplan ist Folgendes festzuhalten:

Es waren die Behindertenverbände selbst, die sich - besonders ab dem Frühjahr 2002 - vehement gegen eine Erlassung der Novelle wandten. Dabei ist der gegenständliche Novellenentwurf nur auf einige eisenbahnfachtechnische Inhalte beschränkt (Abgabe von Pfeifsignalen nur in dem für die Sicherheit notwendigen Ausmaß, Anbringung zusätzlicher Andreaskreuze auf Grund von Unfalluntersuchungen, Kombination von Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen mit Lichtsignalregelungen an nahegelegenen Straßenkreuzungen).

Weiters kam es im Mai und Juni 2003 im bmvit zu Besprechungen mit Vertretern von Behindertenverbänden und dabei wurden Anliegen behinderter Menschen in Bezug auf die EKVO erörtert. Das Angebot der Aufnahme einer rasch (ohne zusätzliches Begutachtungsverfahren) verwirklichtbaren Bestimmung als grundsätzliche Bedachtnahme auf Bedürfnisse behinderter Menschen wurde seitens der Behindertenvertreter seit damals nicht angenommen.

Darüber hinaus arbeitet auf Ersuchen meines Ressorts – wie Ihnen wohl bekannt ist – der Arbeitsausschuss Eisenbahnkreuzungen der FSV mit Vertretern der Behindertenverbände seit Mai 2003 an der Erstellung von Regelungen für Verbesserungsmaßnahmen zusammen (Maßnahmen für eine behindertengerechte Ausführung von Eisenbahnkreuzungen); diese Arbeiten befinden sich in einem fortgeschrittenen Stadium. Es läge wohl auch im Interesse der Behindertenverbände Österreichs, den zunächst auf die genannten fachtechnischen Inhalte beschränkten und durch eine Grundsatzbestimmung zur Bedachtnahme auf die Bedürfnisse behinderter Menschen ergänzten Novellenentwurf zur EKVO zu unterstützen. Dieser Novellenentwurf samt Grundsatzbestimmung könnte rasch (ohne zusätzliches Begutachtungsverfahren) verwirklicht werden und sieht die Grundsatzbestimmung die Erlassung technischer Richtlinien vor, deren Gegenstand Maßnahmen für eine behindertengerechte Ausführung von Eisenbahnkreuzungen sind. Ein Arbeitsgremium, wie es seinerzeit die Themen des vorliegenden Novellenentwurfes erörtert hat, könnte in weiterer Folge auch über den vorliegenden Novellenentwurf hinausgehende Änderungen (Neuerungen) behandeln.

Frage 20:

Die Legistik und sonstige Arbeit des BMVIT findet nicht überall unsere Zustimmung, jedoch sind davon unabhängig erstaunliche Qualitätsunterschiede zwischen den einzelnen Themenfeldern unübersehbar, so gibt Qualität und Tempo der Arbeit Ihres Ressorts im Eisenbahnbereich seit Jahren zu Besorgnis Anlass.

Trotz der zahlreichen Entlastungen der letzten Jahre (z.B: Abwälzung der Zuständigkeit für den Großteil des Schienennetzes an die Länder, Abwälzung des Straßen- und U-Bahnbereiches an die Länder, Abwälzung aller Anschlussbahnen an die Bezirksverwaltungsbehörden,...) haben die freigewordenen Kapazitäten im BMVIT nicht zu Verbesserungen geführt.

Ist Ihnen bekannt, dass unter freiheitlichen Ministerinnen und Ministern beinahe jede Richtlinie der EU im Eisenbahnbereich mit extremer Verzögerung umgesetzt wurde?

Können Sie ausschließen, dass das BMVIT mit seinen Aufgaben im Eisenbahnbereich fachlich überfordert ist?

Antwort:

Zunächst muss klargestellt werden, dass gewisse Verzögerungen bei der Umsetzung von Richtlinien ein allgemeines Problem sind, das seine sachlichen Gründe hat: einerseits rühren sie aus den in den einzelnen Richtlinienetappen nur teilweise ausgeformten gemeinschaftsrechtlichen Regelungen her, andererseits aus den komplexen Regelungsstrukturen in den einzelnen Mitgliedsstaaten, auf welche diese Grundsatzvorgaben treffen. Mit der Parteizugehörigkeit des jeweils für die Vorbereitung von Regierungsvorlagen zuständigen Ressortchefs hat das nichts zu tun; dieser gewisse Verzögerungseffekt trat schon bei der Umsetzung der Richtlinienetappe aus 1995 auf, und damals gehörte der Verkehrsminister einer anderen Partei an. Überdies handelt es sich bei den Verzögerungen bei der Umsetzung in Österreich um eine Verzögerung um nur einige Monate, was im Gemeinschaftsvergleich als gering zu bewerten ist. Österreich liegt bei der aktuellen Umsetzung der EU Richtlinien im Eisenbahnbereich im guten Mittelfeld. Deutschland etwa setzt erst nach Österreich um, und dort haben bekanntlich andere Parteien die Regierungsverantwortung.

Belegte Tatsache ist und bleibt, dass das bmvit die größte und umfangreichste Eisenbahnrechtsreform der Zweiten Republik zügig vorbereitet hat:

Innerhalb der vergangenen beiden Jahre sind sowohl das Bundesbahnstrukturgesetz 2003 als auch das Privatbahngesetz 2004 erlassen als auch das Eisenbahngesetz im Jahr 2004 einer großen Novellierung unterzogen worden, sodass nun nicht nur gemeinschaftsrechtskonforme neue Strukturen für die ÖBB und neugeregelte Finanzströme für die ÖBB und die Privatbahnen vorliegen, sondern auch eine vollständige und sachgerechte Umsetzung aller aktuell anstehenden Vorgaben aus den geänderten Richtlinien für die Eisenbahnen in der Gemeinschaft.

Mit freundlichen Grüßen