



REPUBLIK ÖSTERREICH
HUBERT GORBACH
VIZEKANZLER
 Bundesminister
 für Verkehr, Innovation und Technologie

XXII. GP.-NR

2899 /AB

2005 -06- 23

GZ. BMVIT-10.000/0022-I/CS3/2005 DVR:0000175

An den
 Präsidenten des Nationalrates
 Dr. Andreas Khol

zu 2940/J

Parlament
 1017 Wien

Wien, 22. Juni 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2940/J-NR/2005 betreffend "Neues von Gestern": Die Rumpelkammer Eisenbahnrecht und das hartnäckige Festhalten des Verkehrsministers am Regelungs-Mittelalter im Eisenbahnbereich, die die Abgeordneten Moser, Freundinnen und Freunde am 25. April 2005 an mich gerichtet haben, beeche ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Nach vielen Jahrzehnten der Kommandowirtschaft wurden schließlich auch in nahezu allen noch kommunistisch regierten Staaten die staatlichen "Aufsichtskommissäre" (gut bezahlte Funktionäre, die aber keinerlei Verantwortung tragen) weitgehend abgeschafft. Unter den allerletzten verbliebenen Bastionen der Verteidigung dieses Aufsichtssystems befindet sich das BMVIT. Im Eisenbahnbewesen wird diese überholte und kostentreibende Aufsichtstätigkeit über Sitzungen von ohnedies bereits gutbezahlten RessortvertreterInnen gegen ein zusätzliches Körbergeld (vulgo Aufwandsentschädigung) unbeirrt wahrgenommen.

Während legitime Aufgaben im Eisenbahnbereich mit dem Hinweis auf Personalmangel immer wieder abgeblockt und verschoben werden, wurde alleine für die Installierung zusätzlicher Staatskommissäre sogar eine gesonderte Novellierung des Eisenbahngesetzes vorgenommen (BGBI.Nr. 106 vom 9. August 2004).

- a) Weshalb war es erforderlich, auch noch Eisenbahn-Staatskommissäre für Unternehmen vorzusehen, die nur an Eisenbahnunternehmen beteiligt sind, und welche Sitzungen sind bei diesen Unternehmen zu überwachen?
- b) Wie viele zusätzliche Staatskommissäre wurden für das durch die Gesetzesnovelle BGBI.Nr. 106 vom 9. August 2004 zusätzlich geschaffene Aufgabenfeld zusätzlich bestellt?
- c) Wieviele der zusätzlichen Staatskommissäre wurden aus der Eisenbahnbehörde rekrutiert und wie viele aus anderen Bereichen?
- d) Welchen zusätzlichen Betrag müssen die hinzugekommenen Unternehmen und die SteuerzahlerInnen jetzt für weitere Staatskommissärs-Apanagen pro Jahr aufbringen?
- e) Sind durch das erweiterte Aufgabenfeld der Staatskommissäre im Eisenbahnbereich nun alle KandidatInnen ausreichend versorgt oder ist eine weitere entgeltliche Ausdehnung des Aufgabenfelds der Staatskommissäre zu befürchten?

- f) War Ihnen dieser zusätzliche Körbergeld-Vorstoß im Eisenbahngesetz bekannt oder wurden Sie darüber gar nicht informiert?
- g) Welche Maßnahmen und Anordnungen werden Sie treffen bzw. haben Sie bereits getroffen, um die kostenintensive Sitzungsüberwachung zur Bevormundung der Wirtschaft zu evaluieren und abzustellen?

Antwort:

Nach der Reform gemäß Bundesbahnstrukturgesetz 2003 werden die Infrastrukturaufgaben der ÖBB von der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG als Fahrwegbetreiber und der ÖBB-Infrastruktur Bau AG als Inhaber und Errichtungsgesellschaft wahrgenommen, und für beide liegt die Verwaltung der Anteilsrechte mit dem Ziel einer strategischen Ausrichtung bei der ÖBB-Holding AG.

Zu den ÖBB in alter Struktur waren ein leitender Fachbeamter und zwei Stellvertreter aus der Eisenbahnbehörde im bmvit als Staatskommissär entsandt, und sie waren auch als solche tätig. Um das bewährte Aufsichtsinstrument durch Entsendung eines Staatskommissärs für die Infrastruktur (Bau und Betrieb) im Bereich der ÖBB gesamthaft weiterführen zu können, ist nach der Reform gemäß Bundesbahnstrukturgesetz 2003 und Anpassung im Eisenbahngesetz eine Neubestellung jeweils eines Staatskommissärs bei den drei genannten Gesellschaften notwendig geworden, schließlich finanziert der Bund auch einen Großteil der Eisenbahninfrastruktur. Eine detailliertere Darstellung der Tätigkeiten eines Staatskommissärs entnehmen Sie bitte meiner Antwort zu Ihrer parlamentarischen Anfrage 932/J-NR/2003. Personell handelt es sich um dieselben Fachbeamten aus dem bmvit, die schon bisher als Staatskommissär bzw. Stellvertreter für die ÖBB vor der Strukturreform tätig waren. Das ist eine sachlich zweckmäßige und verwaltungsökonomische Vorgangsweise.

Wie ich Ihnen schon in der Beantwortung Ihrer parlamentarischen Anfrage 932/J-NR/2003 mitgeteilt habe, werden dem bmvit von den Eisenbahnunternehmen, deren Anteilsrechte das bmvit für den Bund verwaltet, lediglich die Reisekosten vergütet. Da die ÖBB Holding AG, die ÖBB-Infrastrukturbetrieb AG und die ÖBB-Infrastrukturbau AG ihren Firmensitz in Wien haben und daher die Sitzungen der Organe ebenfalls in Wien stattfinden, fällt innerhalb von Wien kein Reiseaufwand für die Staatskommissäre an, daher gibt es auch keine Vergütung. Darüberhinaus erhalten die Staatskommissäre in den drei genannten Unternehmen im Gegensatz zu den anderen Mitgliedern der Organe dieser Unternehmen auch keinerlei Entschädigung oder sonstige finanzielle Zuwendung.

Frage 2:

Im Gegensatz zur Aufgabenrekrutierung für zusätzliche Staatskommissärs-Positionen im Sinne von Frage 1 ist das Eisenbahnrecht in vielen anderen Bereichen geradezu das Gegenteil von up to date. Einige Bestimmungen können getrost als unfreiwillig komisch bezeichnet werden. So regelt beispielsweise § 44 Abs 4 Eisenbahngesetz trotz der mehrfachen Novellen der letzten Jahre unverändert: "Sofern Fahrzeuge mit Vorrichtungen zur Aufnahme von Abfällen ausgestattet sind, ist das Hinauswerfen von Gegenständen aller Art verboten."

- a) Halten Sie es für zeitgemäß, dass in einem Bundesgesetz geregelt wird, welche Gegenstände unter welchen Voraussetzungen aus dem fahrenden Zug geworfen

werden dürfen, während es gleichzeitig nicht einmal zeitgemäße Regelungen über Eisenbahnfahrzeuge oder Eisenbahnkreuzungen gibt?

- b) Halten Sie es für sinnvoll, dass in einem Bundesgesetz zugelassen wird, dass wartende Reisende oder das Eisenbahnpersonal aus dem fahrenden Zug heraus mit Abfällen oder Gegenständen beworfen werden dürfen, weil es im Fahrzeug keine Abfallbehälter gibt?
- c) Wie viele Eisenbahnfahrzeuge ohne Vorrichtungen zur Aufnahme von Abfällen sind in Österreich zugelassen?
- d) Woher wissen die Reisenden auf dem Bahnsteig, bei welchen vorbeifahrenden Zügen sie sich besser ducken sollten, weil aus ihnen - ganz gesetzeskonform - Abfälle und sonstige Gegenstände herausfliegen dürfen?
- e) Welche Maßnahmen und Anordnungen werden Sie treffen, damit dies abgestellt wird?
- f) Welche Maßnahmen und Anordnungen werden Sie treffen, damit anstelle derartiger Regelungen besser sinnvolle Regelungen über Anforderungen an Eisenbahnfahrzeuge erstellt werden und zukünftig die Anwendung des 19. Entwurfs zur 2. Ausgabe eines UIC Merkblattes 541-05 oder der von DB, EBA und VDV publizierten Regelung Nr. B004/001 (Entwurf 5.1 vom September 2002) oder anderes Fach-Chinesisch nicht mehr erforderlich sind?

Antwort:

In der Anfrage zitieren Sie die Bestimmung des § 44 Abs. 4 Eisenbahngesetz 1957 nur verkürzt, indem Sie nur den zweiten Satz erwähnen, den viel wichtigeren ersten Satz aber nicht. Dieser sagt ganz klar aus, dass es jedenfalls verboten ist, Gegenstände aus dem Fahrzeug zu werfen, durch die ein Mensch verletzt oder eine Sache beschädigt werden könnte. An der Notwendigkeit dieser Bestimmung kann es wohl keinen Zweifel geben. Diese Bestimmung gilt daher generell und auch weiterhin, und selbst dann, wenn keine Abfallbehälter vorhanden sein sollten, was aber ohnedies nicht dem heutigen technischen Standard der Fahrbetriebsmittel entspricht.

Ihre in der Fragestellung 2b) - e) geäußerten Besorgnisse hinsichtlich der Reisenden sind daher auf ein unvollständiges Gesetzeszitat zurückzuführen und nicht begründet.

Um in Genehmigungsbescheiden eindeutige und klare Vorschreibungen zum Stand der Technik zu formulieren, wird zweckmäßigerweise auf allgemein verfügbare technische Regelwerke zurückgegriffen, wie u.a. die im UIC-Kodex veröffentlichten Merkblätter. Diese stellen nach wie vor als weltweit anerkanntes Dokument die eingehendste und detaillierteste Dokumentation des aktuellen Standes der Technik u.a. auf dem Sektor der Schienenfahrzeuge dar. Allen Sachverständigen und Experten des einschlägigen Fachgebietes sind diese Merkblätter des UIC-Kodex geläufig. Ausnahmsweise ergibt sich auch das Erfordernis - wie in jener in der Anfrage offenbar aus einem konkreten Bescheid zitierten Vorschreibung – zur Umsetzung des im Eisenbahngesetz geforderten Standes der Technik auf einen weltweit angewendeten Entwurf zu verweisen, der durch das zuständige Gremium der UIC noch nicht verabschiedet ist. Dieser ist jedoch publiziert und den jeweiligen Fachleuten zugänglich und auch bestens bekannt. An der Sinnhaftigkeit der Anwendung der in der Anfrage kritisierten Regelwerke bestanden daher seitens der Verfahrensparteien keinerlei Zweifel.

Die technischen Sachverständigen des bmvit sind an der Erstellung der Technischen Spezifikationen für Interoperabilität sowie im Europäischen Normengremium CEN

(Technisches Komitee 256) intensiv beteiligt und tragen durch ihr Engagement dazu bei, verbindliche Europäische Normen zu erstellen, die Schritt für Schritt die UIC Merkblätter ersetzen werden. Zusätzlich eigene nationale Normen für Fahrbetriebsmittel zu entwickeln widerspricht in großen Teilen den EU-Richtlinien 96/48 und 2001/16 und der daran geknüpften technischen Spezifikationen auf europäischer Ebene.

Frage 3:

Die Unfallraten an österreichischen Eisenbahnkreuzungen sind trotz aller Versuche des Schönredens merklich höher als beispielsweise jene in der Bundesrepublik Deutschland. Die mangelhafte Sicherheit an den österreichischen Eisenbahnkreuzungen war auch wiederholt Gegenstand der Kritik in der Presse, beispielsweise in der Zeitschrift *Hallo Oberösterreich* (Auflage 200.000 Stück), in der im Leitartikel dem Verkehrsministerium massives Versagen vorgeworfen wird ("An ihren Händen klebt Blut"). Der erwähnte Leitartikel war bereits Gegenstand einer parlamentarischen Anfrage (2436/J-NR/2004). Abgesehen von fachlich nicht nachvollziehbaren Antworten des BMVIT zu den dort gestellten Fragen ist insbesondere das Beharren auf dem bestehenden überholten Sicherheits-Standard bemerkenswert.

- a) In der Beantwortung der parlamentarischen Anfrage Nr. 2436/J-NR/2004 wird angeführt, dass der gegenständliche Artikel nicht den Gegebenheiten entspricht und sich sohin irgendwelche Schritte gegen die Aussagen des Artikels erübrigen. Soll das heißen, das Verkehrsressort unternimmt nur Schritte gegen Artikel, die den Gegebenheiten entsprechen? Weshalb hält sich Ihr Haus hier so auffällig zurück, wenn angeblich ohnehin alles nicht wahr ist?
- b) In der Beantwortung der parlamentarischen Anfrage wird darauf hingewiesen, dass der Durchführungserlass zur Eisenbahnkreuzungs-Verordnung (EKVO) ohnehin im Oktober 1998 das letzte Mal geändert wurde. Das bedeutet also, dass sich die Sicherheit an Eisenbahnkreuzungen in den letzten sieben Jahren offenbar keinen Schritt weiterbewegt hat. Zusammen mit der letzten Änderung der Eisenbahnkreuzungs-Verordnung selbst im Jahr 1988 - also vor siebzehn (!) Jahren - ergibt das ein Bild der Versteinerung im Hinblick auf Rechts- und Sicherheitsfragen an Eisenbahnkreuzungen. Im gleichen Zeitraum haben sich die Sicherheitsvorschriften für den Straßenverkehr, der bekanntermaßen auch über die Eisenbahnkreuzung führt, spürbar und in mehrfachen legistischen Schritten (StVO, KFG) weiterentwickelt. Welche Maßnahmen und Anordnungen werden Sie daher treffen, damit endlich zeitgemäße Grundlagen sowohl in der Eisenbahnkreuzungs-Verordnung als auch im Durchführungserlass dazu geschaffen werden?
- c) Nicht nachvollziehbar ist die Ansicht Ihres Hauses, dass - im Sinne der Beantwortung der Anfrage Nr. 2436/J-NR/2004 - an den wenig brauchbaren Regelungen zu Eisenbahnkreuzungen nicht die verantwortlichen politisch und behördlich Zuständigen, sondern die anderen (z.B. Behindertenverbände) schuld seien, die im Zuge der Begutachtung entdecken mussten, dass die vorgeschlagenen Regelungen schlachtweg unbrauchbar sind. Was werden Sie unternehmen, damit die Arbeiten endlich sinnvoll fortgesetzt werden? Wird die Beharrungshaltung Ihres Hauses aufrecht bleiben, die bislang nur das Durchsetzen unbrauchbarer Regelungen oder das weiteren Inkraftbleiben des Status Quo als Optionen aufgezeigt hat?
- d) Im Rahmen der Beantwortung der parlamentarischen Anfrage Nr. 2436/J-NR/2004 wird auch darauf hingewiesen, ein "Arbeitsausschuss Eisenbahnkreuzungen"

beschäftige sich seit 2003 mit der Erstellung von Regelungen für Verbesserungsmaßnahmen an Eisenbahnkreuzungen, die Arbeiten befänden sich bereits in einem fortgeschrittenen Stadium. Das bedeutet also, dass nach fast zwei Jahren offenbar noch immer keine herzeigbaren Ergebnisse vorliegen. Welches Zwischenergebnis hat der Arbeitsausschuss bisher erarbeitet, was werden Sie unternehmen um endlich Bewegung in dieser Frage zustande zu bringen, und wie lange noch werden Sie es zulassen, dass siebzehn Jahre alte, überholte Rechtsvorschriften seitens Ihres Hauses als letzter Schrei der Technik dargestellt werden?

Antwort:

Bereits in der Beantwortung der parlamentarischen Anfrage 2436/J-NR/2004 habe ich auf Ihre diesbezüglichen Fragen geantwortet und unrichtige Behauptungen des in Ihrer Anfrage zitierten Artikels der Zeitschrift „Hallo Oberösterreich“ schärfstens zurückgewiesen. Ich habe ausdrücklich klargestellt, dass die Sicherheit an den österreichischen Eisenbahnkreuzungen durch die eisenbahnrechtlichen Vorschriften gewährleistet ist. Hinsichtlich des Sicherheitsniveaus auf österreichischen Eisenbahnkreuzungen im Vergleich mit Deutschland möchte ich nochmals auf meine Antwort zur parlamentarischen Anfrage Nr. 886/J-NR/2003 verweisen.

In meiner Antwort auf Ihre Anfrage 2436/J-NR/2004 habe ich auch darauf hingewiesen, dass die von meinem Ressort ausgearbeitete Novelle zur Eisenbahnkreuzungsverordnung nicht gegen die Interessen der Behinderten ist, denn diese ist nur auf bestimmte fachtechnische Inhalte beschränkt und wurde durch eine Grundsatzbestimmung zur Bedachtnahme auf die Bedürfnisse behinderter Menschen ergänzt. Dieser Novellenentwurf ist mit den Ländern langwierig akkordiert worden und könnte rasch verwirklicht werden. Dass in diesem Zusammenhang in Ihrer Anfrage von „schlichtweg unbrauchbaren Regelungen“ in dieser Novelle gesprochen wird, ist aus fachlicher Sicht nicht nachvollziehbar. Eine schrittweise Weiterentwicklung der Bestimmungen der EK-VO, Anpassungen an den sich weiterentwickelnden Stand der Technik sind unzweifelhaft erforderlich, die immer wieder geforderte Verpflichtung zum technischen Kreuzungsschutz an allen Eisenbahnkreuzungen ist jedoch unfinanzierbar.

Betreffend den Arbeitsausschuss „Eisenbahnkreuzungen“ der Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr – FSV darf ich Ihnen mitteilen, dass ich auf die Dauer des Konsensfindungsprozesses in der Forschungsgesellschaft keinen Einfluss habe. Dieser Ausschuss hat jetzt unter Einbeziehung der Behindertenvertreter einen Richtlinienentwurf für Maßnahmen an Eisenbahnkreuzungen unter Bedachtnahme auf behinderte Menschen erarbeitet und in der Folge den beteiligten Behindertenorganisationen zur Stellungnahme übermittelt. Die Änderungsvorschläge der Behindertenorganisationen wurden in den Richtlinienentwurf aufgenommen, sodass das im Rahmen der Forschungsgemeinschaft vor Veröffentlichung einer ihrer Richtlinien vorgesehene Begutachtungsverfahren bereits eingeleitet werden konnte. Nach dem Abschluss des Begutachtungsverfahrens können diese Richtlinien in bewährter Weise von der Forschungsgesellschaft als RVS kundgemacht und verbindlich erklärt werden. Damit kann sicherlich unter Einbeziehung ihrer Vertreter ein weiterer Schritt zur Verbesserung für behinderte Personen gesetzt werden.

Mit freundlichen Grüßen

