

XXII. GP.-NR

2436 /J

15. Dez. 2004

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend die nach wie vor bestehenden lebensgefährlichen Sicherheitsdefizite an Österreichischen Eisenbahnkreuzungen (Artikel „An ihren Händen klebt Blut“)

Der beigeschlossene Artikel über die Sicherheit an österreichischen Eisenbahnkreuzungen ist vor kurzem in einer oberösterreichischen Zeitung erschienen (Auflage 200.000 Stück). Darin wird einmal mehr darauf hingewiesen, dass gegen beträchtliche Sicherheitsdefizite in diesem Bereich seitens der „zuständigen Politgremien“ und des „zuständigen Verkehrsministeriums“ seit Jahren nichts unternommen wird.

Die Behindertenverbände Österreichs und die Grünen versuchen bereits seit Jahren, die Eisenbahnbehörde im Verkehrsministerium zu einer Anhebung des Sicherheitsniveaus und zu zeitgemäßen Regelungen in diesem Bereich zu bewegen. Diesbezügliche Initiativen werden hartnäckig abgeblockt, beträchtliche Unfallzahlen an Österreichs Eisenbahnkreuzungen werden ohne wirksame Gegenmaßnahmen ganz einfach hingenommen.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. 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?
2. 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?
3. 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?

4. Wann wurde der in diesem Artikel zitierte Durchführungserlaß zur EKVO zum letzten Mal geändert?
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 nähender Autofahrer das Pfeifen auch hört?

6. 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?
7. 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 herumgewerkelt. 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 legitimen Gepflogenheiten, die auch in Erlässen des Bundeskanzleramtes niedergelegt wurden, widerspricht?

8. Wurden Sie von Ihren Beamten darüber informiert, dass der Apparat zumindest schon seit 1999 an der Novelle zur Eisenbahnkreuzungsverordnung herumwerkelt, bevor nach dem jahrelangen Scheitern des Apparates des BMVIT endlich ExpertInnen zu Rate gezogen wurden?
9. Wie beurteilen Sie die Fehlleistung, nach zumindest zwei Begutachtungen keinen umsetzbaren Verordnungsentwurf fertigzubringen?
10. 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 Logistik 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?

11. Wie groß sind die frei gewordenen Kapazitäten durch die Befassung der FSG, wie werden sie genutzt?
12. Trifft es zu, dass die zuständige Fachabteilung, die zuerst 90% der Verfahren an die Länder, und nun auch die Logistik an ExpertInnen abgegeben hat, daher „folgerichtig“ erst kürzlich um zwei weitere Akademiker vergrößert wurde?
13. 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 Pfeisignale 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?

14. Wann kann mit der Umsetzung dieser Konzepte gerechnet werden?
15. Wann werden die Gesetze und Verordnungen des Eisenbahnrechts entsprechend ergänzt werden?
16. Wie sieht der diesbezügliche Zeitplan aus?
17. 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?

18. Ein wiederholter Kritikpunkt waren die auf vielen österreichischen Eisenbahnkreuzungen abzugebenden Pfeisignale 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?

19. 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 (Sehschwache, Hörbehinderte, Gehbehinderte) nicht auch weiterhin ein lebensgefährliches Abenteuer darstellt?

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 Jahren (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?

21. 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?

Hallo

Oberösterreich

November 2004 / Jg. 9 / Nr. 101, A-4020 Linz, Kremsstraße 5/III
Tel. 0732/331132-0, Fax KL 30, ISSN KL 20, E-mail: hallo.oec@aon.at

200.000 Auflage

hallo



Manfred Podlipsky

Es vergeht kaum ein Tag, an dem wir nicht aus einem Politiker- oder Expertenmund die Forderung nach härteren Strafen für autofahrende Verkehrsständer hören. Aber wann kehren diese Herrschaften eigentlich einmal vor ihrer eigenen Tür und erledigen dringendst notwendige Hausaufgaben. So handelt es sich beim Durchführungserlass zur österreichischen Eisenbahnkreuzungsverordnung um einen mehr als 200 Seiten dicken Walzer, der 43 Jahre alt ist und auf einem 100 Jahre alten Stand der Technik basiert.

Mittlerweile ist es technisch längst möglich, unsichere Bahnübergänge durch optische Signale kostengünstig viel sicherer zu machen. (Lesen Sie dazu den Bericht auf Seite 14.) Aufmerksamkeit erregende Lichtsignale statt wirkungsloser Pfeisignale, die den Anrainern auf die Nerven gehen, sind die Lösung. Preiswert und lebensrettend! Von Bahnbetreibern und Autofahrern herbeigesehnt, doch nicht realisierbar, weil im Gesetz nicht vorgesehen.

An ihren Händen klebt Blut

Der Gesetzgeber rührte bisher kein Ohrwischl, um die Sicherungsvorschriften für unbeschränkte Schienenübergänge zu modernisieren. Sie stammen weiterhin aus der Zeit, als die Dampflok das Pferdefuhrwerk anpfiff. Hört man dazu etwas aus dem zuständigen Verkehrsministerium? Schweigen im Walde. Melden sich diesbezüglich die als Verkehrssprecher verkleideten Experten der Parteien? Schweigen im Walde. Gibt es Forderungen vom Kuratorium für Verkehrssicherheit, denn ansonsten kein Gesetz zu streng und keine Strafe zu hoch ist? Schweigen im Walde. Autofahrerclubs? Schweigen im Walde. Legt ein Exekutivbeamter die Radarpistole zur Seite, um für mehr Sicherheit auf Bahnübergängen auf den Tisch zu hauen? Schweigen im Walde.

Wieviele Tote, Schwerverletzte und Millionenschäden muss es noch geben, bis die zuständigen Politgremien endlich tätig werden. An den Händen dieser stämmigen Damen und Herren klebt Blut. Wer bestraft eigentlich diese Versager?