
2437/J XXII. GP

Eingelangt am 15.12.2004

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

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

an den Präsidenten des Rechnungshofes

betreffend die zu hohen Kosten für die Sicherung von österreichischen Eisenbahnkreuzungen

Der österreichische Markt für die Sicherungsanlagen von Eisenbahnkreuzungen ist seit Jahrzehnten fast zur Gänze in der Hand zweier österreichischer Unternehmen, diese verfügen anscheinend annähernd über ein Monopol.

Die Förderung der österreichischen Wirtschaft ist ein wichtiges Anliegen, im dargestellten (Missbrauchs-) Fall importieren österreichische Unternehmen veraltete Bestandteile eines nichtösterreichischen Herstellers sicherungstechnischer Anlagen, die Wertschöpfung in Österreich ist vernachlässigbar gering.

Aufgrund von Aussagen aus den Bundesländern, wonach preisgünstigere Anbieter am Widerstand des BMVIT gescheitert sein sollen, stellt sich die Frage, ob dieses Monopol vielleicht vom BMVIT sogar gefördert wird, etwa durch produktspezifische Vorschriften in Genehmigungsbescheiden.

Die in Österreich eingesetzten Produkte sind nicht nur bei der Anschaffung (zu) teuer, sie verursachen aufgrund der nicht zeitgemäßen Technologie auch enorme Mehrkosten von angeblich bis zu 100% durch die umständliche Verlegung, insbesondere durch viele Kilometer lange Grabarbeiten für die altmodische Verlegung der Verkabelung!

Sollte der in den Bundesländern immer wieder vernommene Vorwurf, Sachverständige des BMVIT würden durch zu produktspezifische Vorschriften nicht nur den technischen Fortschritt behindern, sondern teure Anbieter fördern, stimmen, wären umgehend die erforderlichen rechtlichen Schritte einzuleiten, eine Prüfung dieser Unzulänglichkeiten des BMVIT durch den Rechnungshof könnte beträchtliche Mittel für sicherheitsrelevante Verbesserungen zB bei Eisenbahnkreuzungen freimachen.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Stimmt es, dass bei den in Österreich verwendeten Sicherungsanlagen für Eisenbahnkreuzungen Teile der Verkabelung so unförmig und empfindlich sind, dass sie im Gegensatz zu zeitgemäßen Anlagen nicht an den Schienenfuß geklemmt werden können, sondern vergraben werden müssen?
Gibt es diesbezüglich Prüfungen des Rechnungshofes, liegen dem Rechnungshof dazu Angaben vor?
2. Stimmt es, dass bei modernen Sicherungsanlagen für Eisenbahnkreuzungen, wie z.B. in Deutschland und der Tschechischen Republik, die Verkabelung am Schienenfuß verläuft?
3. Stimmt es, dass die Verkabelung für andere elektrotechnische Einrichtungen der Eisenbahn (Linienzugbeeinflussung etc.) auch in Österreich nicht eingegraben werden, und das Vergraben der Kabel für Sicherungsanlagen für Eisenbahnkreuzungen ein technischer Anachronismus ist?

Gibt es diesbezüglich Prüfungen des Rechnungshofes, liegen dem Rechnungshof dazu Angaben vor?

4. Stimmt es, dass die nur in Österreich in diesem Umfang betriebenen Erdarbeiten bei der Herstellung von Sicherungsanlagen für Eisenbahnkreuzungen etwa die Hälfte der Gesamtkosten ausmachen?
Gibt es diesbezüglich Prüfungen des Rechnungshofes, liegen dem Rechnungshof dazu Angaben vor?
5. Wie hoch sind die in den letzten Jahren für Grabarbeiten im Zusammenhang mit der Errichtung von Anlagen zur Sicherung von Eisenbahnkreuzungen ausgegebenen Mittel, die bei Verwendung zeitgemäßer Technologie hätten eingespart werden können?

Gibt es diesbezüglich Prüfungen des Rechnungshofes, liegen dem Rechnungshof dazu Angaben vor?

6. Wie stehen Sie zum Vorwurf, dass durch die anscheinend willkürlich hoch gehaltenen Kosten einzelner Eisenbahnkreuzungs-Sicherungen die vorhandenen Mittel nur für wenige Eisenbahnkreuzungen aufgewendet werden müssen, woraus sich ergibt, dass viele andere Eisenbahnkreuzungen - nämlich etwa 75% der vorhandenen Eisenbahnübergänge - nach wie vor ohne technische Sicherung bleiben, und dadurch ein erhöhtes Gefährdungspotential für die Benützer verbleibt?
7. Was kann getan werden, daß die vorhandenen Mittel besser verteilt werden und so die Sicherheit von mehr Eisenbahnkreuzungen als bisher angehoben werden kann? Gibt es diesbezüglich Prüfungen des Rechnungshofes, liegen dem Rechnungshof dazu Angaben vor?