

XXII. GP.-NR

2940 /J

25. April 2005

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend „Neues von Gestern“: Die Rumpelkammer Eisenbahnrecht und das hartnäckige Festhalten des Verkehrsministers am Regelungs-Mittelalter im Eisenbahnbereich

In vielen Bereichen ist das Eisenbahnrecht durch ein geradezu röhrendes Festhalten an Uraltregelungen geprägt und versickern sogar verspätete Regelungsversuche im Dickicht der Apparate. Beispiele für dieses Unvermögen sind aus den Bereichen Eisenbahnkreuzungen oder barrierefreie/behindertengerechte Fahrzeuggestaltung bekannt. Das Festhalten des BMVIT an der „guten alten Zeit“ der Steinzeitregelungen sorgt vereinzelt für Heiterkeit, viel mehr jedoch für Betroffenheit und Ärger. So werden nicht nur längst obsolete Regelungen im Eisenbahnrecht regelmäßig bei Novellierungen „vergessen“, ernster ist jedoch, dass in eisenbahnrechtlichen Bewilligungsverfahren, in denen schwerwiegende Sicherheitsfragen und beträchtliche Investitionen entschieden werden, als Rechtsgrundlagen nicht nachvollziehbare Bestimmungen wie der 19. Entwurf zur 2. Ausgabe eines UIC-Merkblattes 541-05 oder die von DB, EBA und VDV publizierte Regelung Nr. B004/001 (Entwurf 5.1 vom September 2002) vorgeschrieben. Dieses Tohuwabohu ist aus dem Blickwinkel der Fahrgäste, die sichere Fahrzeuge und Anlagen voraussetzen können, eine Zumutung und für die Hersteller, die ihre Produkte offenbar auf Verdacht einreichen müssen, ein hohes wirtschaftliches Risiko.

Da dem Verkehrsministerium nunmehr bereits zwei Staatssekretäre zur Unterstützung des Herrn Vizekanzlers beigegeben wurden, darf gehofft werden, dass die vereinten Kräfte von nunmehr bereits drei Regierungsmitgliedern im Verkehrsministerium ausreichen sollten, im Eisenbahnwesen für zeitgemäße Regelungen zu sorgen. Bei einigen besonders überholten Regelungen wären Aktivitäten besonders dringend angebracht.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

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 Eisenbahnwesen wird diese überholte und

kostentreibende Aufsichtstätigkeit über Sitzungen von ohnedies bereits gutbezahlten RessortvertreterInnen gegen ein zusätzliches Körberlgeld (vulgo Aufwandsentschädigung) unbeirrt wahrgenommen.

Während legistische 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 (BGBl. 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 BGBl. 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 Körberlgeld-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?
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 -

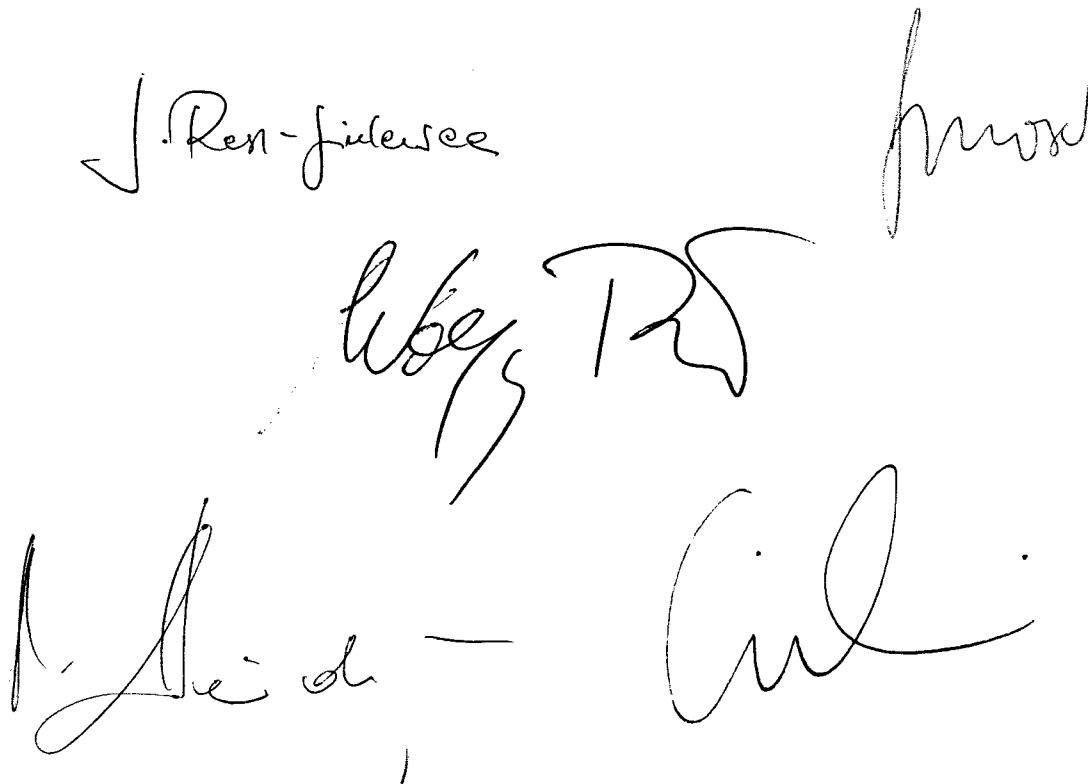
- ganz gesetzeskonform - Abfälle und sonstige Gegenstände herausfliegen dürfen?
- e) Welche Maßnahmen und Anordnungen werden Sie treffen, damit dies abgestellt wird?
 - f) Welche Maßnahmen und Anordnungen werden Sie treffen, damit anstelle derartiger Regelungen besser sinnvolle Regelungen über Anforderungen 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?
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 schlichtweg 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?



The image shows five handwritten signatures arranged in two rows. The top row contains three signatures: 'J. Ren-Jidewee' on the left, 'M. W.' in the center, and 'H. B.' on the right. The bottom row contains two signatures: 'M. Heid' on the left and 'C. L.' on the right. The signatures are written in black ink on a white background.