

XXII. GP.-NR

767 J

2003-08-12

ANFRAGE

der Abgeordneten Haidlmayr, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Vernichtung von Steuergeldern oder

Was tut die oberste Eisenbahn „behörde“ im Europäischen Jahr der Menschen mit Behinderungen

sowie

Unrichtige Antworten in der Anfragebeantwortung 361/AB XXII. GP der schriftlichen parlamentarische Anfrage 347/J-NR/2003 betreffend Hubplattformen an den Bahnhöfen

Das BMVIT, oberste Eisenbahn „Behörde“ geht anlässlich des europäischen Jahres behinderter Menschen von der Nichtbeachtung verfassungsmäßig garantierter Rechte behinderter Menschen zur aktiven Diskriminierung über. Während das BMVIT noch im vergangenen Jahr im Rahmen der Beantwortung einer parlamentarischen Anfrage (3970/AB XXI.GP Eingelangt am: 08.08.2002) behinderte Menschen implizit zu Ladegut reduziert hat, will jetzt, im europäischen Jahr der behinderten Menschen die oberste Eisenbahn „Behörde“ wesentliche Lebensrechte behinderter Menschen reduzieren.

Das österreichische Eisenbahnwesen spielt sich anscheinend weitestgehend im rechtsfreien Raum ab. Es gibt im Eisenbahnwesen keine **Fahrzeug-Bauordnung**, wodurch sowohl Fahrzeughersteller, als auch Eisenbahnunternehmen und deren Kunden massiv geschädigt werden.

Weder in der Straßenbahnverordnung BGBl. II Nr. 76/2000 noch in der Eisenbahnverordnung finden sich ausreichende Hinweise, aufgrund deren die für Fahrzeuge einzuhaltenden Regelungen und Grenzwerte festzumachen sind.

Da es diese Regelung nicht gibt, kann man sie auch nicht einhalten, d.h. man ist jedes Mal aufs Neue auf Wohlwollen und Gnade der „Behörde“ angewiesen.

Dadurch kann man auch bei gültiger Baugenehmigung eines FAHRzeuges VOR Planung und Herstellung von Fahrzeugen nicht wissen, ob man nach Fertigstellung mit dem SchienenFAHRzeug auch FAHREN darf. Diese absurde Situation ist im „Wirkungsbereich“ des BMVIT die Regel.

Diese einzigartige Vorgangsweise führt nicht nur direkt zur Vernichtung beträchtlicher Steuermittel, sie diskriminiert auf unerträgliche Weise behinderte Menschen.

Das BMVIT vernichtet auf diese Weise Steuergelder:

1. Eine moderne Straßenbahn erhält eine BAUGENEHMIGUNG

2. Diese anschließend GENEHMIGUNGSKONFORM GEBAUTE moderne Straßenbahn erhält KEINE BETRIEBSBEWILLIGUNG.

Begründung: Angeblich zu hohe Beschleunigungswerte, die einer schwangeren Frau, einem Kinderwagen etc. sehr wohl zumutbar sind.

Der "Sachverständige" des BMVIT stellt dies laut Wiener Linien fest. Was ist ein zu hoher Beschleunigungswert? Das stellt der Sachverständige fest. In welcher Regelung des BMVIT ist dies zu finden? In KEINER REGELUNG des BMVIT. Den (im jeweiligen Einzelfall geltenden) Grenzwert legt die „Behörde“ fest.

Und der Einbau einer Prallplatte für Rollstuhlfahrer? Ist trotz hoher Fördermittel des Bundes ebenfalls NICHT geregelt.

Man ist auf die Gnade des BMVIT angewiesen. Man kann sich nicht regelungskonform verhalten, weil es KEINE Regelungen gibt. Diese UNERTRÄGLICHEN Zustände sind dem BMVIT seit Jahren bekannt.

Fazit: Erst wird eine Baugenehmigung erteilt, dann die Inbetriebnahme untersagt. So eine „Behörde“ ist überflüssig und wäre schleunigst aufzulösen!

Man kann das ganze auch ironisch sehen. Da es keine Fahrzeug-Bauordnung gibt, gibt es auch keine Regelung, dass in Schienenfahrzeugen Mistkübel vorhanden sein müssen. Und wenn es keine Abfallbehälter im Zug gibt, so erlaubt das Eisenbahngesetz trotz permanenter Novellierungen in Zeiten des ICE immer noch, dass der Müll beim Waggon-Fenster hinausgeworfen wird. (Eisenbahngesetz § 44. (4) *Sofern Fahrzeuge mit Vorrichtungen zur Aufnahme von Abfällen ausgestattet sind, ist das Hinauswerfen von Gegenständen aller Art verboten.*)

Weniger lustig ist in diesem Zusammenhang, dass auch die Straßenbahnverordnung BGBI. II Nr. II 1999 76/2000 ebenso wie die Eisenbahnverordnung 2003, BGBI. II Nr. 209/2003 unter „Allgemeine Anforderungen an den Bau“ in § 4 Abs. 5 lediglich verlangt, dass „behinderten, älteren oder gebrechlichen Personen, werdenden Müttern, Kindern und Fahrgästen mit kleinen Kindern“ die Benützung der Betriebsanlagen und Fahrbetriebsmittel barrierefrei ermöglicht oder erleichtert wird.

Es ist daher nicht überraschend, dass aufgrund dieser UNTÄTIGKEIT des BMVIT Österreich zu den Schlusslichtern in Europa zählt, was den Standard der Barrierefreiheit der Eisenbahnfahrzeuge betrifft.

Und nun bemüht sich das BMVIT, das technische Niveau eines der wahrscheinlich modernsten Straßenbahnfahrzeuge der Welt, des ULF, zu senken.

Wir wollen Sie, Herr Bundesminister, auch auf andere unglaubliche Zustände in Ihrem Ressort hinweisen. Neben den Verfahren um den ULF, in die sich Ihr Haus wie oben dargestellt, überflüssigerweise eingemischt hat, scheint die „Behörde“ bei der Genehmigung von ÖBB-Zügen überfordert. Die Genehmigung der behindertenfeindlichen ÖBB-Variante des „Talent“ ist angeblich deshalb nicht zu versagen, weil schon 51 Stück gebaut seien, so ein Beamter Ihrer „Behörde“ in einem Mail!

Die oben dargestellte Verwaltungspraxis genügt nicht den Anforderungen an rechtsstaatliche Verfahren, man ist der Gnade und dem anscheinend nicht immer sehr großen Fachwissen der „Behörde“ ausgeliefert.

Falls Sie, Herr Bundesminister, nicht eingreifen wollen und nicht endlich erträgliche Zustände auch im Wirkungskreis Ihrer „Behörde“ herstellen, werden wir die Wiener Linien auffordern, Amtshaftung geltend zu machen. Anschließend wären durch Sie, Herr Bundesminister, die verantwortlichen Beamten Ihres Ressorts zur Verantwortung sowie zum Ersatz des Schadens heranzuziehen.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

Frage 1:

Welche technischen Regelungen hat das BMVIT für die Ausgestaltung und Ausrüstung von Schienenfahrzeugen erlassen, die folgende Werte regeln:

- Prallplatten für Rollstuhlfahrer (falls für Rollstuhlplatz erforderlich)
- Zulässige Beschleunigungs- oder Verzögerungswerte
- Platzbedarf pro Fahrgast
- Hörbehindertengerechte Ausrüstung

(Die Straßenbahnverordnung ist aufgrund ihrer Nebulosität als Antwort nicht geeignet, empfohlen wird hier der Blick nach Deutschland)

Frage 2:

Wieso kann eine Baugenehmigung für ein Schienenfahrzeug erteilt werden, wenn anschließend für das gemäß eben dieser Baugenehmigung hergestellte Fahrzeug vom BMVIT die Betriebsbewilligung verweigert wird?

Einleitung zu Frage 3:

§ 36 Abs. 3 Eisenbahngesetz 1957 legt fest, dass eisenbahntechnische Einrichtungen und Fahrbetriebsmittel durch den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auf Grund von Typenplänen oder von der „Behörde“ im Einzelfall zu genehmigen sind.

Nun ist der Landeshauptmann von Wien als „Behörde“ zuständig für Straßenbahnen (§12 Abs. 2 Z 2 Eisenbahngesetz 1957).

Dies bedeutet, dass „Genehmigungen im Einzelfall“ durch den Landeshauptmann, „Genehmigungen auf Grund von Typenplänen“ durch den Bundesminister zu erteilen sind. Eine eher skurrile Rechtslage, für die Legistik des BMVIT aber keineswegs untypisch.

Nun wurde die Baugenehmigung durch den Landeshauptmann erteilt, der Bundesminister verweigert nun die Betriebsbewilligung.

Es gibt keine Festlegung des BMVIT, welche MAXIMALWERTE für Beschleunigungen bzw. Bremsverzögerungen in Straßenbahnfahrzeugen den Fahrgästen zugemutet werden können. Die Straßenbahnverordnung BGBI. II Nr. 76/2000 legt hingegen einen MINIMALWERT von (-) 2,7 m/s² für die Bremsverzögerung des Straßenbahn-Schienenfahrzeugs fest, eine Forderung des BMVIT, die das Einhalten von (im Vorhinein nicht festgelegten) MAXIMALWERTEN zusätzlich erschwert.

Das Fehlen von konkreten Festlegungen des BMVIT bedeutet, der „Sachverständige“ legt fest, welche Werte er für die den Fahrgästen zuzumutenden Beschleunigungswerte persönlich WÜNSCHT. Diese Werte können sich nun von EINZELFALL zu EINZELFALL unterscheiden.

Frage 3:

Was werden Sie tun, damit durch diese „Verwaltungs“praxis des BMVIT bei der Genehmigung von Fahrzeugen keine Wettbewerbsverzerrungen für den Wettbewerb zwischen Eisenbahnunternehmen oder den Wettbewerb zwischen den Herstellern von Schienenfahrzeugen entstehen?

Frage 4:

Wie hoch ist der finanzielle Aufwand für dieses HINTERHER-„VERWALTEN“ des BMVIT?

Frage 5:

Wie hoch ist der finanzielle Schaden, der Eisenbahnunternehmen durch dieses HINTERHER-„VERWALTEN“ des BMVIT entsteht? Werden Sie z.B. den Wiener Linien ihren Schaden ersetzen?

Frage 6:

Wie viele Planstellen im BMVIT können eingespart werden, wenn diese skurrile „Verwaltungs“praxis des BMVIT endlich abgestellt wird?

Frage 7:

Bis wann werden Sie dieses HINTERHER-„VERWALTEN“ des BMVIT endlich abstellen? Bis wann wird das BMVIT von Genehmigungsversuchen zu haltbaren Genehmigungen übergehen, d.h. bescheidkonform gebauten Fahrzeugen die Betriebsbewilligung auch zu erteilen?

Die Fragen, 7, 8, 9 der Anfrage 347/J-NR/2003 sind inhaltlich UNRICHTIG beantwortet:

Wie den ÖBB bekannt ist, ist die von den ÖBB bestellte Variante des Triebwagenzuges „Talent“ NICHT BEHINDERTENGERECHT. Dies mussten Vertreter der ÖBB im Rahmen einer Präsentation gemeinsam mit den Herstellerfirmen selbst zugeben.

Die Herstellerfirmen ELIN und BOMBARDIER meinten, es sei kein behindertenGERECHTES, sondern lediglich ein behindertenFREUNDLICHES Fahrzeug gefordert gewesen. Daher hätte man auch den entsprechenden UIC-Kodex 565-3 nicht zur Gänze anwenden müssen.

Frage 8:

Wieso greifen die von Ihnen entsandten Vertreter im ÖBB-Aufsichtsrat nicht ein, um derartige Fehler zu vermeiden?

Frage 9:

Die ÖBB-Version des „Talent“ ist NICHT BEHINDERTENGERECHT.
Wieso wurde die Frage 7 der Anfrage 347/J-NR/2003 in der **Anfragebeantwortung 361/AB XXII. GP UNRICHTIG beantwortet worden? Wurde die Beantwortung durch die ÖBB erstellt?**

Frage 10:

Wieso wird im Gegensatz zur UNRICHTIG beantworteten Anfrage 347/J-NR/2003 der entsprechende UIC-Kodex über Rollstuhlgerechtigkeit bei der ÖBB-Version des „Talent“ NICHT EINGEHALTEN?

Frage 11:

Am Wiener Westbahnhof gibt es einen einzigen 55 cm hohen Bahnsteig. Die Bahnhöfe Wien Süd, Wien Nord, Wien Heiligenstadt, Wien Hütteldorf, Wien Franz Josephbahnhof, St. Pölten, Wels, Salzburg, Bregenz, Graz, alle Bahnhöfe an der Linie s 45 in Wien, Leoben, Bruck an der Mur etc. haben ebenso wie die meisten anderen Bahnhöfe Österreichs KEINEN einzigen 55 cm hohen Bahnsteig.

Eine Rampe für Rollstuhlfahrer für die „Doppelstockewagen“ sowie die „Talente“ müsste entsprechend ÖNORM daher 210 cm lang sein (HÖHENUNTERSCHIED 21 cm!!). Der Rollstuhlfahrer sollte zur Rampe gelangen können, wodurch sich eine FREIZUHALTENDE MINDESTBREITE von ÜBER 3 METERN ergibt (210 + 100 cm). Dies ist auf keinem der oben angeführten Bahnhöfe auf ausreichender Länge vorhanden.

Auf wie viel Prozent der Bahnsteige in Österreich wäre eine derartige Rampe überhaupt einsetzbar?

Frage 12 :

Im Rahmen der Vorstellung des „Talent“ in einer Sitzung am Praterstern haben Vertreter der ÖBB zugesagt, die noch heuer anzuschaffenden „Steuerwagen“ für schnelle Reisezüge (IC) mit fahrzeuggebundenen Hebeliften auszurüsten.
Bis wann werden diese Fahrzeuge zur Verfügung stehen?

Frage 13:

Werden die „Desiro“ behindertengerecht ausgestattet oder besteht die Gefahr, dass die ÖBB den gleichen Fehler wie beim Talent machen?

Frage 14:

Wie viele Eisenbahnwaggons (Personenwaggons) genügen der schweizerischen Norm für Barrierefreiheit, d.h. haben (durch technische Hilfsmittel oder intelligente Konstruktion) einen Spalt von maximal 5 cm und eine Höhendifferenz zum Perron (Bahnsteig) von maximal 3 cm?

Frage 15:

In einigen Anfragebeantwortungen (AB03207 AB 3541 AB 3970, XXI GP.), in denen Ihre Vorgänger das Fehlen jeglicher Regelwerke des BMVIT über die Errichtung von Bahnhöfen oder Waggons zu entschuldigen versucht haben, wurde von diesen stattdessen das Ersatzweise Heranziehen von „UIC-Merkblättern“ an Stelle der fehlenden Regelwerke behauptet. Abgesehen davon, dass der Sinn einer „Behörde“ a la BMVIT, die sich vom Privat-Verein UIC sagen lässt, was sie zu genehmigen hat, nicht sehr sinnvoll erscheint, wird dieses UIC-Merkblatt anscheinend nur sehr selektiv angewendet.

Weshalb genehmigt Ihr Ministerium den Talent, obwohl er nicht dem UIC-Merkblatt 565-3 genügt?

Frage 16: Weshalb hat Ihre Behörde es wieder verabsäumt, Behindertenverbände zu konsultieren, obwohl diese ihre Mitarbeit den verantwortlichen Beamten angeboten haben? Entspricht diese behindertenfeindliche Haltung Ihren Wünschen oder handelt es sich um Alleingänge der Beamten dieser „Behörde“?

Frage 17:

Wenn einer der Beamten Ihrer „Behörde“ dem Vertreter einer Behindertenorganisation mitgeteilt hat, die Genehmigung sei nicht zu versagen, da bereits 51 Fahrzeuge gebaut seien, Wozu braucht man diese „Behörde“ dann noch? Man muß nur genug Stück bauen, dann kommt die Genehmigung automatisch?

Frage 18:

Sind Sie als Minister über derartige unglaubliche Zustände Ihrer „Behörde“ informiert, wenn ja, warum dulden Sie diese??

Frage 19: Sowohl vom „Talent“ als auch vom „Desiro“ gibt es behindertengerechte Ausführungen. Weshalb gestattet der Verkehrsminister als Eigentümer und Aufsichtsbehörde, dass die ÖBB weiterhin veraltete Fahrzeuge kaufen, in diesem Fall die „Desiro“ und „Talent“.

Frage 20: Bei welchen der im Anhang Bahnhofliste angeführten Bahnhöfe werden Rollstuhlfahrer aus den Zügen „Talent“ und „Desiro“ ohne fremde Hilfe niveaufrei aussteigen können?

Wir ersuchen Sie auch, die Fragen 7 - 9 der Anfrage 347/J-NR/2003 noch einmal zu beantworten, diesmal bitte richtig.

(Frage 7:

Beabsichtigen Sie alle Züge barrierefrei nutzbar zu machen?

Wenn ja: Bis wann wird dieses Vorhaben umgesetzt sein?

(Detaillierte Zeitplanung der Umsetzung welcher Maßnahmen)

Wenn nein: Wie rechtfertigen Sie die Tatsache, dass Menschen mit Behinderung im öffentlichen Verkehr, speziell bei der ÖBB noch immer eklatant diskriminiert werden?

Antwort:

Im Nahverkehr der ÖBB steht derzeit bei 231 Doppelstockwagen - entsprechende Bahnsteighöhe vorausgesetzt - ein nahezu stufenloser Einstieg zur Verfügung. Mit

Jahresbeginn 2004 werden die behindertenfreundlichen E-Triebwagen "Talent" mit insgesamt 51 Garnituren sowie im 4. Quartal 2004 die Dieseltriebwagen "Desiro" mit 20 Garnituren (mit Option bis 140 Stück) in Verkehr gesetzt.

Fragen 8 und 9:

Ist Ihnen der Artikel 7 der österreichischen Bundesverfassung bekannt? Wenn ja: Wie stehen Sie dazu?

Warum wurde er in Ihrem Ministerium noch nicht umgesetzt?

Antwort:

Zur Anführung des Artikels 7 der österreichischen Bundesverfassung, wonach niemand wegen seiner Behinderung benachteiligt werden darf und die Republik (Bund, Länder und Gemeinden) sich dazu bekannt, die Gleichbehandlung von behinderten und nicht behinderten Menschen in allen Bereichen des täglichen Lebens zu gewährleisten, ist festzuhalten, dass im Bereich der Eisenbahnen der Mobilität behinderter Menschen seit Jahren Rechnung getragen wird.

So ist darauf hinzuweisen, dass im Zuge der behördlichen Genehmigungsverfahren bei der Prüfung der Einreichprojekte auf die behindertengerechte Ausgestaltung der Anlagen und Fahrzeuge Bedacht genommen wird, wobei die einschlägigen ÖNORMEN, die Dienstvorschriften, aber auch internationalen Vorgaben der UIC (des internat. Eisenbahnverbandes), und der Stand der Technik zur Anwendung kommen.

W. Seidl
→ Pen-folio
W. Seidl