

XXII. GP.-NR**886 /J****2003 -10- 13****ANFRAGE**

der Abgeordneten Haidlmayr, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Vernichtung von Steuergeldern und die Vernichtung von Mitteln der Eisenbahnunternehmen und die Gefährdung von Menschenleben aufgrund der seit Jahren vom BMVIT verschleppten Modernisierung der Eisenbahnkreuzungsverordnung.

Während von Ihnen, Herr Bundesminister, Angebote zur Zusammenarbeit gemacht werden, die wir für glaubwürdig halten, so können wir dem Apparat des BMVIT aufgrund neuerlicher Ereignisse nicht mehr vertrauen.

Am 9.9.2003 kam es zu der von den meisten Teilnehmern als positiv empfundenen Sitzung bei Ihnen. Zur gleichen Zeit während wir bei Ihnen ein konstruktives Gespräch geführt haben, hat die Eisenbahnbehörde im Windschatten dieses Gespräches Ihre Bemühungen durch eine "Geheimveranstaltung" zur (Un-)Sicherheit auf Eisenbahnkreuzungen konterkariert, noch dazu in einem Saal im gleichen Haus.

Diese Hinterzimmer-Veranstaltung war umso bemerkenswerter, da offenbar systematisch all jene, die bisher Verbesserungsvorschläge zu den gefährlichen Mängeln der Entwürfe des BMVIT gemacht haben, vorsorglich ausgegrenzt wurden.

Unerwünscht waren neben allen Experten der Länder, allen Vertretern der Selbsthilfeorganisationen behinderter Menschen auch innovative Hersteller von Anlagen zur Sicherung von Eisenbahnkreuzungen. Man wollte offenbar unter sich bleiben, die Gründe sind offensichtlich. Nur die Vertreter von Eisenbahnen, von dem BMVIT genehmen Herstellerfirmen für Anlagen zur Sicherung von Eisenbahnkreuzungen und einige wenige andere Herrschaften wurden "ausgewählt", teilnehmen zu dürfen.

Der Eindruck drängt sich auf, dass der Apparat Ihres Ministeriums auch hier die überfälligen, von Ihnen allem Anschein nach gewünschten Modernisierungen verhindern möchte und beharrlich "liebgewonnene" verkrustete Strukturen und Geflechte verteidigt.

Anders lässt sich dieser starke Gegensatz zwischen Ihren positiven Äußerungen und der beharrlichen Verweigerungshaltung des Apparats nicht erklären.

Vor etwa 1 1/2 Jahren wurde ein bisher vom BMVIT weitgehend unter Verschluss gehaltener Entwurf für eine neue Eisenbahnkreuzungsverordnung bekannt, an dem das BMVIT seit vielen Jahren "arbeitet".

Aufgrund der in diesem Entwurf vorgesehenen Beibehaltung bzw. Vergrößerung der Gefährdung für Leben und Gesundheit aller Menschen haben sich Vertreter von Selbsthilfeorganisationen behinderter Menschen an das BMVIT gewandt. Ihre Angebote zu helfen, diese gefährlichen Fehler zu reparieren, wurden vom BMVIT vorerst ignoriert und nur in seltenen Fällen und dann sehr spät beantwortet.

Während von den Beamten des BMVIT Antworten, wenn überhaupt, nur schwierig zu bekommen sind, ist im Gegensatz dazu bei den Vertretern von Landes-Verkehrsbehörden ein offenes Ohr für die Anliegen behinderter Menschen vorhanden. Experten der Landesbehörden, mit denen VertreterInnen von Selbsthilfeorganisationen behinderter Menschen gesprochen haben, waren sich der Mängel des EKVO-Entwurfes zwar bewusst, haben aber auf den Zeitdruck aufgrund der extrem langen Bearbeitungsdauer im BMVIT hingewiesen.

Aufgrund der Gesprächsverweigerung des BMVIT vor Ihrer Amtszeit war es schon mehrmals notwendig, in Form parlamentarischer Anfragen auf die Gefährdung von Leben und Gesundheit aller Menschen durch die Mängel des Entwurfes für eine neue Eisenbahnkreuzungsverordnung sowie die Mängel der geltenden Fassung hinzuweisen.

Da wir die bisher praktizierte anscheinende Sorglosigkeit des BMVIT zum brennenden Thema Sicherheit auf Eisenbahnkreuzungen nicht verstehen können, viel zu viele Todesopfer und viel zu viele verletzte Menschen jedes Jahr, sowie aufgrund der unseres Erachtens absolut ineffizienten Mittelverwendung in diesem Bereich hoffen wir bei Ihnen ausreichendes Interesse zu finden.

Bei der Verschwendung von Steuergeldern und der Verschwendung von Mitteln von Bundesbetrieben kann der Rechnungshof Prüfungen durchführen und Empfehlungen aussprechen.

Menschenleben und Menschenrechte haben noch keine so starke Interessenvertretung wie den Rechnungshof. Menschen mit Behinderungen leiden besonders unter dieser Schutzlosigkeit!

Im Betrachtungszeitraum 2000-2002 gab es 255 Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen, 301 Menschen wurden verletzt und 63 getötet!

Sie sind seit 28. Februar 2003 für das Verkehrsressort verantwortlich, daher können Ihnen Fehler und Versäumnisse im Eisenbahnbereich vor dieser Zeit nicht zum Vorwurf gemacht werden.

Wir gehen davon aus, dass Sie die folgenden Fragen beantworten sowie endlich annehmbare Vorgangsweisen des Ressorts durchsetzen werden, sodass hinkünftig Fragen zu diesen Themen nicht mehr notwendig sein werden.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

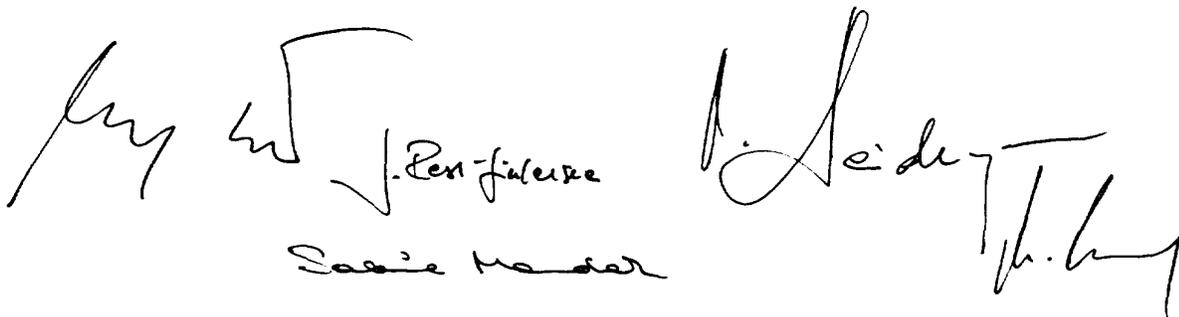
- 1.1. Geht die Ausgrenzung der Landesbehörden von der Veranstaltung am 9.9.2003 im BMVIT auf Ihre Weisung zurück oder wurde diese Entscheidung ohne Ihr Wissen getroffen?

- 1.2. Geht die Ausgrenzung der Vertreter der Selbsthilfeorganisationen behinderter Menschen von der Veranstaltung am 9.9.2003 im BMVIT auf Ihre Weisung zurück oder wurde diese Entscheidung ohne Ihr Wissen getroffen?
- 1.3. Geht die Ausgrenzung innovativer Hersteller von Anlagen für die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen von der Veranstaltung am 9.9.2003 im BMVIT auf Ihre Weisung zurück oder wurde diese Entscheidung ohne Ihr Wissen getroffen?
- 1.4. Aus welchen Gründen soll einzelnen Herstellern von Anlagen für die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen gegenüber den ausgegrenzten Firmen ein Wissens- und damit Wettbewerbsvorteil verschafft werden?
- 1.5. Welchen Sinn hat die Geheimhaltungsstrategie in diesen Sicherheitsfragen, oder soll hier nur auf Zeit gespielt werden?
- 1.6. Ist es die offizielle Linie des BMVIT den Markt für Anlagen für die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen klein zu halten?
- 1.7. In Österreich gab es 2002 laut der Statistik des Kuratoriums für Verkehrssicherheit 17 Tote auf Eisenbahnkreuzungen, in Deutschland im Vergleichszeitraum 72. Jeder einzelne Tote ist einer zu viel. Wie erklären Sie, dass das Risiko unter Beachtung von Einwohnerzahl und Länge des Streckennetzes in Österreich mehr als doppelt so groß ist wie in Deutschland - und das unverändert seit vielen Jahren?
- 2.1. Können Sie bestätigen, dass bei einer gemäß § 6 Eisenbahnkreuzungsverordnung, d.h. durch die Abgabe akustischer Signale "gesicherten" Eisenbahnkreuzung die akustischen Signale immer und in dem der EKVO zugrunde gelegten Ausmaß zu hören sind?
- 2.2. Können Sie ausschließen dass es eine derartige durch Abgabe akustischer Signale "gesicherte" Eisenbahnkreuzung gibt, bei der die Pfeifsignale nicht hörbar sind?
- 2.3. Wie kann ein hörbehinderter oder gehörloser Mensch eine gemäß § 6 durch Abgabe akustischer Signale "gesicherte" Eisenbahnkreuzung erkennen, wenn er sich auf sie zubewegt?
Weshalb wird diese bekannte Gefährdung noch immer in Kauf genommen?
- 2.4. Wie kann ein hörbehinderter Mensch, der ein KfZ lenkt, eine gemäß § 6 durch Abgabe akustischer Signale "gesicherte" Eisenbahnkreuzung sicher überqueren?
- 2.5. Wurden Sie von Ihren Beamten über diese Sicherheitsmängel der bestehenden EKVO sowie der Neufassung informiert? Wenn ja, weshalb wird diese dem BMVIT nachweislich bekannte Gefährdung noch immer in Kauf genommen?
- 2.6. Wird diese dem BMVIT nachweislich bekannte Gefährdung bewußt in Kauf genommen? Wenn ja, aus welchen Gründen?

- 2.7. Im Zuge der (vom BMVIT mit der üblichen Verzögerung umgesetzten) Liberalisierung des Schienenverkehrsmarktes fahren Lokomotiven mit ausländischer Zulassung im österreichischen Netz. Eine Festlegung der Pfeif-Lautstärke ist daher überfällig. Wie kann die Hörbarkeit von Pfeifsignalen gemäß § 6 EKVO endlich gewährleistet werden, wenn es trotz wiederholter Aufforderungen seit geraumer Zeit noch immer keine Regelung des BMVIT zur Festlegung der Pfeif-Lautstärke gibt?
Wurden Sie oder Ihre Vorgänger auf diese gefährliche Sicherheitslücke von den Beamten des BMVIT aufmerksam gemacht? Wenn ja, warum wurde diese Gefährdung von Menschenleben noch weiter (bewusst) in Kauf genommen?
- 2.8. Weshalb wird die dem BMVIT schon sehr lange bekannte Gefährdung von blinden und sehbehinderten Menschen sowie von Mobilitätsbehinderten Menschen noch immer in Kauf genommen?
- 2.9. Was werden Sie für die Sicherheit behinderter Menschen auf Eisenbahnkreuzungen tun, bis wann wird Artikel VII B-VG auch im Zusammenhang mit der EKVO eingehalten werden? (Termin)
- 2.10. Bis wann werden Sie die erforderliche Festlegung der Mindestlautstärke der akustischen Signalen von Triebfahrzeugen endlich regeln?
- 2.11. Wer trägt die persönliche Verantwortung für diese vermeidbaren, schon längst zu lösenden Sicherheitsmängel der geltenden EKVO und die Sicherheitsmängel der geplanten Neufassung?
- 3.1. Interne Amtsentwürfe zur Neubetrachtung der Pfeifsignale gab es schon 1999, im Februar 2001 wurde nach langer Vorbereitungszeit ein internes Begutachtungsverfahren durchgeführt (GZ. 226.000/1-II/C/152/01). Das offizielle Begutachtungsverfahren wurde trotzdem erst im August 2001 eingeleitet. In dieses Begutachtungsverfahren waren immerhin 47 Stellen des Bundes, der Länder sowie gesetzliche Interessensvertretungen eingeladen. Jedenfalls wurde nicht allen betroffenen Organisationen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben, obwohl dies auch ein Erlaß des BKA vorsieht. Obwohl die Frist zur Stellungnahme sehr kurz gewählt wurde (9. November 2001) und trotz der konkreten Verbesserungsvorschläge auch seitens der (an sich durch das BMVIT ausgegrenzten) Organisationen behinderter Menschen zu den gefährlichen Mängeln des BMVIT-Entwurfes konnte dennoch die Auswertung des Begutachtungsverfahrens noch immer nicht abgeschlossen werden!
Aufgrund dieser bemerkenswert langen Bearbeitungsdauer im BMVIT nimmt das BMVIT die Gefährdung von Menschen durch die dem BMVIT bekannten Mängel der sehr, sehr alten Eisenbahnkreuzungsverordnung 1961 noch immer in Kauf!
Dies wiegt umso schwerer, da in den mit ausgesandten Erläuterungen gleich einleitend darauf hingewiesen wird, dass seit Inkrafttreten der EKVO im Jahr 1961 (!!!!) durch die technische Fortentwicklung der Straßenfahrzeuge weitgehende Änderungen in den Gegebenheiten des Straßenverkehrs eingetreten sind.

Obwohl die Behörde sogar selbst einräumen musste, dass die Rahmenbedingungen für die EKVO längst überholt sind, hat man sich mit der erforderlichen Anpassung unerträglich lang Zeit gelassen!
 Wurden Sie von Ihren Beamten über die bisherige Vorgangsweise informiert, welche Konsequenzen werden Sie aus der offenkundigen Erfolglosigkeit ziehen?

- 3.2. Bei einer gemäß § 8 Eisenbahnkreuzungsverordnung mit Schranken gesicherten Eisenbahnkreuzung für eine Fahrgeschwindigkeit der Eisenbahn von 60 km/h beträgt die Summe der Schaltstreckenlängen über 1 km (In Worten: Über einen Kilometer!). Aufgrund der in Österreich auf Hauptbahnen eingesetzten veralteten Technologie werden nun die Verkabelungen für diese Anlagen kilometerweit eingegraben, anstatt wie in anderen Ländern und in letzter Zeit vermehrt bei Neben- und Anschlußbahnen mit moderner Sicherungstechnik offen verlegt zu werden. Durch dieses Kabel-Vergraben entstehen enorme Kosten, die bei Einsatz moderner Technik vermeidbar wären. Stimmt es, dass es bei der Mehrzahl der gemäß § 8 EKVO (Schranken) gesicherten Eisenbahnkreuzungen der Großteil für die Kosten der Sicherung aus dem "Kabel-Vergraben" resultiert?
- 3.3. Wie viele zusätzliche Eisenbahnkreuzungen hätte man mit Schrankenanlagen bei Einsatz moderner Technologie ohne "Kabel-Vergraben" mit den in den letzten 4 Jahren vernichteten Mitteln sichern können?
- 3.4. Wie viele Menschenleben hätten im Betrachtungszeitraum 2000-2002 gerettet werden können (255 Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen mit 301 Verletzten und 63 Getöteten!), wären zusätzliche Eisenbahnkreuzungen mit diesen durch "Nicht-Vergraben" gesparten Mittel mit Schrankenanlagen versehen worden?
- 3.5. EK-Sicherungsanlagen von Hauptbahnen werden nach wie vor auf die oben beschriebene teuer-antiquierte Methode vorgenommen. Es fällt auf, dass sich bei Nebenbahnen und Anschlussbahnen mit Eigenbetrieb seit Änderung der Zuständigkeiten modernere und zugleich billigere Anlagen durchsetzen. Bis vor etwa einem Jahr waren die Landesbehörden an den vom BMVIT sehr eng vorgegebenen Rahmen gebunden, sowohl generell als auch im Einzelfall. Die Landesbehörden hatten daher auch nicht den Spielraum, mögliche Fehler des BMVIT ausgleichen zu können. Können Sie einen Zusammenhang zwischen diesem technologischem Fortschritt und der Kompetenzänderung verbindlich ausschließen?



J. Penfalter
 Sabine Mader
 Th. Lang