

XXIV. GP.-NR
15992 /J
20. Sep. 2013

Anfrage

der Abgeordneten Dr.in Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Fünf verlorene Jahre bei den Rahmenbedingungen für die Eisenbahn

Eine rückblickende Betrachtung der Entwicklung im Eisenbahnbereich in den letzten fünf Jahren verlangt eine hohe Fähigkeit zur Frustrationsverdrängung. Entgegen optimistischer Ankündigungen am Beginn der Legislaturperiode muss man heute auf eine Reihe von Besorgnis erregenden Fehlentwicklungen und Versäumnissen sowie auf eine völlig ungeeignete Behördenstruktur im Eisenbahnbereich zurück blicken.

Bei der Eisenbahnsicherheit und bei der Eisenbahnufsicht wurden geradezu dramatische Defizite zugelassen, eine fachkundige und effiziente Aufsichtstätigkeit ist ganz offensichtlich nicht einmal mehr angedacht.

Unter dem Vorwand einer „Eisenbahnliberalisierung“ werden unter den Augen des Verkehrsministeriums mittlerweile ganze Eisenbahnnetze für den Personenverkehr sicherheitsmäßig nur mehr als Güterbahnen (Anschlussbahnen) betrieben. Die damit verbundenen Sicherheitsdefizite für die Fahrgäste werden ganz einfach hingenommen. An Stelle von eindeutigen und klaren Sicherheitsbestimmungen, die für alle Eisenbahnen einheitlich erlassen werden, wird eine innerbetriebliche „Zettelwirtschaft“ mit sogenannten Dienstvorschriften zugelassen, in denen jedes Eisenbahnunternehmen für sich seine Sicherheitsstandards selbst festlegen kann. Wenig überraschend wird damit seit Jahren ein dramatischer „Wettlauf nach unten“ gefördert, bei dem aus Kostengründen immer mehr Sicherheitsvorgaben herausgebrochen werden.

Der wirkliche Schwerpunkt im Eisenbahnbereich war in den letzten Jahren leider immer nur die Förderung und Umsetzung von milliardenteuren Groß- und Prestigeprojekten, während gleichzeitig bestehende Eisenbahnstrecken wirtschaftlich ausgehungert wurden und massive Komfortverluste hinnehmen mussten, beispielsweise zugesperzte Bahnhöfe (und Bahnhofs-Toiletten) oder eingesparte Zugbegleiter.

Als besonderer negativer Schwachpunkt muss schließlich die chaotisch zersplitterte und daher auch erschreckend ineffiziente Eisenbahnsicherheitsaufsicht hervorgehoben werden: Während die wesentlichen Eisenbahnkompetenzen in Deutschland in einem bundesweiten Eisenbahnbundesamt zusammengefasst sind, sind in Österreich nach mehreren schwer nachvollziehbaren „Verwaltungsreformen“ heute gleich ein paar Dutzend verschiedene regionale und überregionale Eisenbahnbehörden überschneidend und überlappend zuständig. Die dafür erforderliche Behördenaufsplittung wurde per Initiativantrag ins Eisenbahngesetz hineinkatapultiert und nie wieder repariert. Dazu gibt es im § 12 Eisenbahngesetz noch völlig unübersichtliche und seitenlange Zuständigkeitsregelungen, über deren Auslegung teilweise schon die Fachleute streiten. Teilweise sind auf Grund der mangelhaften gesetzlichen Vorgaben für das gleiche Eisenbahnunternehmen gleich mehrere Behörden nebeneinander 'zuständig - mit schwammigen Abgrenzungen. Es bedarf wohl

keiner näheren Erläuterung, dass der Verkehrsträger Schiene durch dieses Behördenshao nachhaltig behindert und beschädigt wird und hier auch dem Steuerzahler beträchtliche Zusatzkosten für eine völlig sinnlose Parallelbürokratie aufgebürdet werden. Es ist völlig unverständlich, dass das Verkehrsministerium dieser Entwicklung seit vielen Jahren tatenlos zusieht und nicht endlich handelt. Einige Bundesländer haben gegen das Behördensplitting schon die „Notbremse“ gezogen und die Eisenbahnbehörden auf eigene Faust in ihren Ländern wiederum zusammengelegt, damit die aufgezwungenen Synergieverluste wenigstens teilweise wieder ausgeglichen werden.

Alles in allem ist der Verkehrsträger Schiene, der nach regelmäßigen vollmundigen Erklärungen des Verkehrsministeriums angeblich gefördert werden soll, seit vielen Jahren beträchtlichen negativen Rahmenbedingungen ausgesetzt, die das Verkehrsministerium als Aufsichtsbehörde zu verantworten hat.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE

- 1) Die österreichische Eisenbahnufsicht ist derzeit auf mehrere Dutzend Bezirksverwaltungsbehörden, neun Landeshauptleute, das Bundesministerium und weitere Spezialbehörden (Unfalluntersuchungsstelle, Regulator, SCHIG usw.) völlig unübersichtlich aufgesplittet und daher in der Effizienz geradezu marginalisiert. Für die betroffenen Eisenbahnunternehmen bedeutet dies wachsende Rechtsunsicherheit und beträchtliche zusätzliche Bürokratiekosten. Einige Bundesländer haben bereits auf eigene Faust die „Notbremse“ gegen diese Fehlentwicklung gezogen und innerhalb ihres Bundeslandes die Eisenbahnkompetenzen wiederum zusammengefasst. So wird in Oberösterreich das Amt der Landesregierung funktionell für die Bezirksverwaltungsbehörden tätig und wurden in Niederösterreich einige Bezirksverwaltungsbehörden jeweils als gemeinsame Behörde für mehrere Aufsichtsbereiche zusammengefasst, im Burgenland sind ähnliche Lösungen vorgesehen.
 - a) Welcher wirtschaftliche Schaden ist der österreichischen Eisenbahnwirtschaft durch die ineffiziente behördliche Verwaltung, verbunden mit Rechtsunsicherheit und zusätzlichen Bürokratiekosten, bisher entstanden?
 - b) Welche Zusatzkosten im Bereich der Verwaltung sind bisher dadurch entstanden, dass mehrere Dutzend Eisenbahnbehörden zusätzlich finanziert und durchgefüttert werden müssen?
 - c) Welche konkreten Schritte werden Sie unternehmen, um das unglaubliche Zuständigkeitschaos im Eisenbahnbereich endlich in den Griff zu bekommen?
 - d) Ausschlaggebend für das Zuständigkeitschaos im Eisenbahnbereich ist das von Ihnen betreute Eisenbahngesetz - was werden Sie hier unternehmen?
 - e) Sind hier womöglich Entwürfe für Reformen im BMVIT vorrätig, wenn ja seit wann, wenn nein warum nicht?
 - f) Welchen konkreten Zeitplan können Sie benennen, in dem das unglaubliche Behördenshao bereinigt sein wird?

- 2) Die Anschlussbahnen stellen das wirtschaftliche Rückgrat der österreichischen Eisenbahnwirtschaft dar, zwei Drittel des Güterverkehrs werden über die Anschlussbahnen umgeschlagen. Man hat allerdings den Eindruck, dem Verkehrsministerium ist die wichtige Funktion des Anschlussbahnsektors völlig gleichgültig. Zuerst wurde durch das Deregulierungsgesetz 2006 ein Behörden-Fleckerlteppich geschaffen und wurde die Anzahl der behördlichen Ansprechpartner verzehnfacht. Dann wurde die ursprünglich zugesagte Anschlussbahnverordnung auf die lange Bank geschoben, mit der wenigstens Rechtssicherheit durch einheitliche Rahmenvorgaben für die Dutzenden verschiedenen Behörden geschaffen werden sollte. Das Verkehrsministerium hat daher zu vertreten, dass der Anschlussbahnsektor im Wettbewerb der Verkehrsträger zurückgeworfen wurde und damit der Straßengüterverkehr gestärkt wird.
- Welcher wirtschaftliche Schaden ist den österreichischen Anschlussbahnen durch den bestehenden Behörden-Fleckerlteppich und die mangelhafte Rechtssicherheit bisher entstanden?
 - Welche Verluste im Verkehrsanteil zwischen Straße und Schiene sind für den Verkehrsträger Schiene durch die mangelhafte Unterstützung der Anschlussbahnen (Behörden- Fleckerlteppich, mangelhafte Rechtssicherheit) zu erwarten?
 - Stimmt es Sie nicht nachdenklich, dass bereits mehrere Bundesländer (Niederösterreich, Oberösterreich, Burgenland) nunmehr auf eigene Faust wiederum eine Behördenreduktion betreiben, weil man das Vertrauen in die Lösungskompetenz des Verkehrsministeriums offensichtlich schon verloren hat?
 - Welche konkreten Schritte werden Sie unternehmen, um die miserablen Rahmenbedingungen für die Anschlussbahnen endlich zu verbessern?
 - Welchen konkreten Zeitplan können Sie benennen, in dem die miserablen Rahmenbedingungen für die Anschlussbahnen verbessert werden?
- 3) Nach einer Wartezeit von mehr als fünfzig (!) Jahren und mehreren Fehlversuchen hat das Verkehrsministerium endlich eine Verordnung über das Verhalten auf Bahnanlagen (Eisenbahnschutzvorschriften) geschafft. Auf den Grundsatz „Gut Ding braucht Weile“ kann hier aber leider nicht verwiesen werden. Abgesehen davon, dass die Umsetzung der Verordnung in den Eisenbahnunternehmen gerade einen beträchtlichen Bürokratieschub auslöst, wurde auf den Einsatz der Hilfsorganisationen (Feuerwehr, Rettung) scheinbar völlig vergessen. Aus dem Bereich von Hilfsorganisationen waren bereits Bedenken zu vernehmen, dass deren Einsätze durch die missglückten Regelungen künftig erschwert und behindert werden könnten.
- Trifft es zu, dass es bereits nachdrückliche Beschwerdeschreiben von Hilfsorganisationen gegen die misslungenen Regelungen in den Eisenbahnschutzvorschriften gibt?
 - Finden Sie es zumutbar, dass gerade Hilfsorganisationen durch sogenannte „Schutzvorschriften“ bei der Arbeit behindert werden?
 - Welche konkreten Schritte werden Sie unternehmen, um die Bedenken der Hilfsorganisationen angemessen zu berücksichtigen?
 - Werden die Hilfsorganisationen bei den erforderlichen Verbesserungen angemessen eingebunden werden?
 - Welchen konkreten Zeitplan können Sie benennen, in dem die Patzer in den Eisenbahnschutzvorschriften hinsichtlich Behinderung der Hilfsorganisationen legistisch repariert werden?

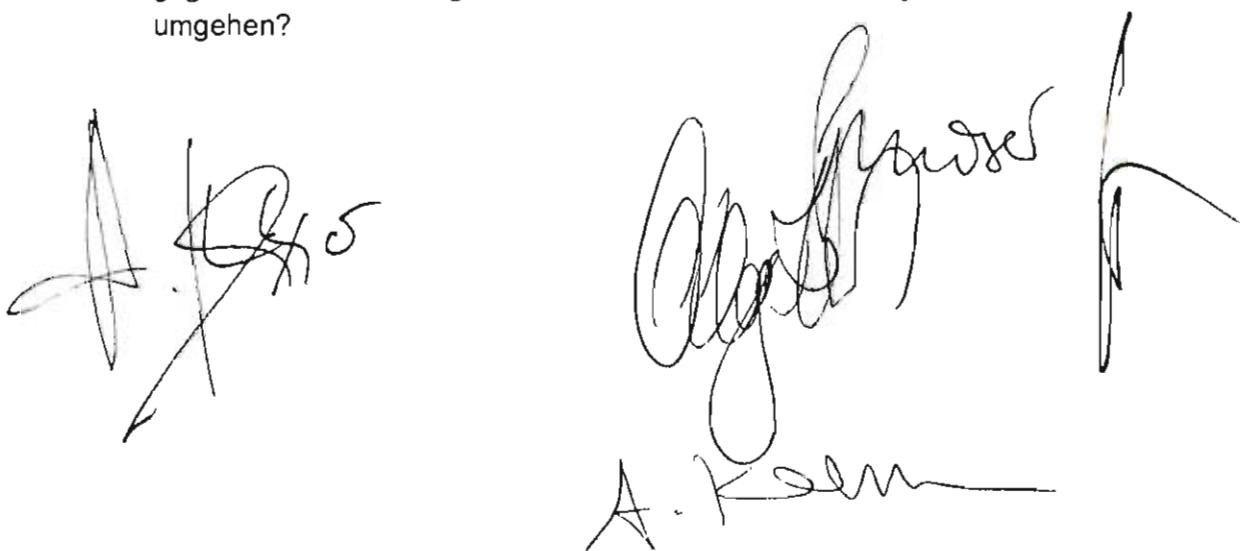
- 4) Nach einem langjährigen Marathon von gescheiterten Entwürfen wurde die mehr als fünfzig (!) Jahre alte Eisenbahnkreuzungsverordnung neu aufgelegt. Die Rahmenbedingungen auf dem Weg zum Zustandekommen der Neuregelung waren blamabel: So wurden Begutachtungsfristen für neue Entwürfe überfallsartig über die Weihnachtsfeiertage gelegt oder konnten zu den Kosten für die künftigen Regelungen auch bei mehreren Anläufen keine brauchbaren, belastbaren Angaben gemacht werden. Bei der Erstellung des Entwurfes brachte man schließlich das einmalige Kunststück zustande, dass alle Betroffenen einhellig dagegen waren. Die überrumpelten Gemeinden, die jetzt einen fetten Brocken der - bei der Begutachtung nicht offengelegten - Zusatzkosten schlucken sollen und dafür bereits saftige Rechnungen erhalten, wenden sich jetzt im Wege über den Gemeindebund sogar an den Verfassungsgerichtshof. Sie fühlen sich laut Pressemitteilungen nicht ausreichend informiert und ignoriert, vor allem aber steht der Vorwurf im Raum, dass der Bund sogar die Bestimmungen über den Konsultationsmechanismus gegenüber den Gemeinden verletzt hat. Gleichzeitig beklagen sich die betroffenen Landesbehörden mittlerweile über eine beträchtliche Zusatzbürokratie, die durch die neuen Regelungen vorgegeben wird. Alles in allem eine peinliche „Leistungsschau“ - ausgelöst durch eine völlig missglückte Eisenbahnkreuzungsverordnung.
- a) Weshalb wurden die finanziellen Auswirkungen der neuen Eisenbahnkreuzungsverordnung trotz der langjährigen Bearbeitungszeit nicht seriös ermittelt?
 - b) Weshalb war es nicht möglich, mit den Gemeinden (Gemeindebund) eine seriöse Abklärung der Folgewirkungen der Eisenbahnkreuzungsverordnung vorzunehmen und allfällige Finanzierungsfragen seriös und bis zu einem konsensfähigen Punkt abzuarbeiten?
 - c) Welche konkreten Schritte werden Sie unternehmen, um die misslungene Eisenbahnkreuzungsverordnung so zu reparieren, dass keine jahrelangen Streitereien vor den Höchstgerichten erforderlich sind?
 - d) Welche Zusatzkosten im Bereich der Verwaltung sind bisher durch die neue Eisenbahnkreuzungsverordnung entstanden?
 - e) Welchen konkreten Zeitplan können Sie benennen, in dem die Patzer in der Eisenbahnkreuzungsverordnung logistisch repariert werden?
- 5) Ein Großteil des Niederösterreichischen Neben-/Regionalbahnnetzes wurde in einem Überraschungsdeal unter Federführung des Verkehrsministeriums mit unseriösen Eckpunkten finanzieller und sonstiger Art von den österreichischen Bundesbahnen an das Land Niederösterreich abgeschoben. Damit wurde die NÖVOG quasi über Nacht zu einem der größten österreichischen Eisenbahnunternehmen. Als Zuckerl wurde der NÖVOG noch hinterher geworfen, dass sie die meisten der übernommenen Strecken (Waldviertel, Donaustrecken) im Gegensatz zu den Österreichischen Bundesbahnen als Anschlussbahnen (!) weiterbetreiben durfte. Das bedeutet, dass die Fahrgäste auf diesen Eisenbahnstrecken nach den Sicherheitsvorschriften einer Anschlussbahn, also auf „Güterwagenstandard“, befördert werden. So „entkommt“ die NÖVOG auch den wichtigen Sicherheitsstandards der Eisenbahn-Bau- und -betriebsverordnung über Anlagensicherheit, Fahrzeugsicherheit und Betriebssicherheit. Das ist einerseits eine Zumutung für die Fahrgäste und andererseits eine gravierende Wettbewerbsverzerrung gegenüber anderen Eisenbahnunternehmen, die die Sicherheitsvorschriften einhalten

müssen. Unter derartigen Rahmenbedingungen hätten vermutlich auch die Österreichischen Bundesbahnen „billiger“ fahren können.

- a) Weshalb hat es das Verkehrsministerium zugelassen, dass die NÖVOG auf niederösterreichischen Strecken ihre Fahrgäste auf „Anschlussbahnniveau“ mit reduzierten Sicherheitsstandards befördern darf?
 - b) Ist das „NÖVOG-Modell“ mit reduzierten Sicherheitsstandards auf „Anschlussbahnniveau“ und „Güterwagenstandard“ womöglich auch bei weiteren Veränderungen (Oberösterreich, Burgenland) zu befürchten oder stellt die NÖVOG hier nur einen plakativen negativen Einzelfall dar?
 - c) Was werden Sie im Rahmen der Eisenbahnufsicht unternehmen um sicherzustellen, dass die verringerten Sicherheitsstandards auf den NÖVOG-Strecken keine nachteiligen Folgen für die Sicherheit der Fahrgäste bewirken?
- 6) Die letzten Monate waren immer wieder durch folgenschwere Eisenbahnunfälle bestimmt, beispielsweise in Penzing oder in Obereggendorf. Man hat allerdings nicht den Eindruck, dass die Eisenbahnufsicht des Verkehrsministeriums diesen Unfallereignissen nachdrücklich nachgeht oder erforderliche Verbesserungsmaßnahmen erarbeitet und anordnet. Vielmehr wird vermittelt, dass derartige Unfallereignisse ganz einfach ausgesessen werden, um so schnell wie möglich wiederum zur Tagesordnung übergehen zu können.
- Sehr negativ fällt auf, dass dann in den meisten Fällen ein „kleiner“ beteiligter Eisenbahnbediensteter vor Ort, also das schwächste Glied in der Kette, als Schuldiger herhalten muss, während die Managementebene erfolgreich in Deckung gehen kann.
- a) Nach welchen inhaltlichen Vorgaben erfolgt eine Überprüfung von Unfallereignissen durch die Eisenbahn Sicherheitsbehörde im Verkehrsministerium?
 - b) Gemäß § 12 Eisenbahngesetz ist das Verkehrsministerium für die wichtigsten Sicherheitsangelegenheiten von Eisenbahnverkehrsunternehmen zuständig - wie viele Ermittlungsverfahren nach Unfallereignissen wurden in den Jahren 2008 bis 2013 (bitte jahresweise aufgeschlüsselt) bei Eisenbahnverkehrsunternehmen eingeleitet?
 - c) Gemäß §§ 37 ff. Eisenbahngesetz dürfen Sicherheitsbescheinigungen nur für zuverlässige Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgestellt werden - in welcher Weise werden Unfallereignisse bei der Bewertung der Zuverlässigkeit herangezogen?
 - d) Wie viele Unfallereignisse hat die Eisenbahn Sicherheitsbehörde in den Jahren 2008 bis 2013 untersucht (bitte jahresweise aufgeschlüsselt)?
 - e) Welche Maßnahmen hat die Eisenbahn Sicherheitsbehörde nach der Untersuchung von Unfallereignissen in den Jahren 2008 bis 2013 verfügt (bitte jahresweise aufgeschlüsselt)?
- 7) Die mangelhafte und ineffiziente Sicherheitsaufsicht des Verkehrsministeriums im Eisenbahnbereich wird seit vielen Jahren durch ein einzigartiges „Aufsichtskuriosum“ abgerundet. Wie ein Relikt aus dem vorvorigen Jahrhundert zelebriert die Eisenbahnbehörde weiterhin die Funktion von „Staatskommissären“, die an Sitzungen von Eisenbahnunternehmen teilnehmen und der Verkehrsministerin anschließend über den Sitzungsverlauf berichten sollen. Während auf der einen Seite bei Versäumnissen bei der Sicherheitsaufsicht immer gerne mit knappen Personalressourcen bei der Eisenbahnbehörde argumentiert wird, gibt es auf der anderen Seite offenbar genug

Personal, das zur Aufsicht über Sitzungen eingesetzt werden kann. Das Verkehrsministerium hat die „Staatskommissäre“ jahrelang immer wieder verbissen und wortreich verteidigt. Das liegt bestimmt nicht daran, dass eine Reihe von Mitarbeiter/innen bei der Eisenbahnbehörde mit der Tätigkeit als „Staatskommissäre“ bei diversen Unternehmen ein nettes zusätzliches „Körpergeld“ einstreifen kann. So wurde die kuriose „Sitzungsaufsicht“ 2004 sogar noch auf Gesellschaften ausgedehnt, an denen Eisenbahnunternehmen nur beteiligt sind. Jetzt werden noch mehr Aufsichtsgebühren fällig.

- a) Wie viele Mitarbeiter/innen des Verkehrsministeriums sind auch als „Staatskommissäre“ tätig?
- b) Wie viele Ermittlungsverfahren wurden in den Jahren 2008 bis 2013 (bitte jahresweise aufgeschlüsselt) nach Wahrnehmungen von „Staatskommissären“ eingeleitet?
- c) Welche Kosten mussten Eisenbahnunternehmen und andere Unternehmen für „Staatskommissäre“ des Verkehrsministeriums in den Jahren 2008 bis 2013 aufbringen (bitte jahresweise aufgeschlüsselt)?
- d) Gemäß § 13 Abs 3 Eisenbahngesetz haben die Unternehmen „eine Vergütung zu entrichten, deren Höhe vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie unter Bedachtnahme auf das Ausmaß der Tätigkeit des Staatskommissärs und der jeweiligen Schieneninfrastruktur durch Bescheid festzusetzen ist.“ – wie ist der Wortlaut dieses Bescheids und in welcher Weise wurde dabei im einzelnen auf das Ausmaß der Tätigkeit sowie das Ausmaß der Schieneninfrastruktur des jeweils betroffenen Unternehmens „Bedacht genommen“?
- e) Halten Sie die Prioritätensetzung bei der Eisenbahnbehörde Ihres Ministeriums, nach der für „Sitzungsaufsichten“ offenbar genug personelle Ressourcen aufgebracht werden können, während die Sicherheitsaufsicht laufend über Personalknappheit klagt, für angemessen?
- f) Haben Sie vor, dieses einzigartige „Aufsichtskuriosum“ weiterhin beizubehalten oder wird das bald abgestellt?
- g) Gibt es Widerstände der betroffenen Mitarbeiter/innen des Verkehrsministeriums gegen die Abschaffung der „Staatskommissäre“? Falls ja - wie werden Sie damit umgehen?



The image shows two handwritten signatures and some initials. On the left, there is a signature that appears to be 'K. B. 5'. To its right is a large, stylized signature that looks like 'A. Klem'. Below these, there is a series of initials and a signature that appears to be 'A. Klem'.