

4152/J XXI.GP

Eingelangt am: 09.07.2002

ANFRAGE

der Abgeordneten Gabriele Binder
und Genossinnen
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Feuerwehren und Tunnelsicherheit bei Straßen- und Eisenbahntunnel

Die Beantwortung 3747/AB XXI.GP des BM für Verkehr, Innovation und Technologie, eingelangt am 17.06.2002, der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 3752/J-NR/2002, geht in einigen Punkten am Inhalt der Fragen vorbei bzw. lässt diese unbeantwortet.

Sie übergehen in Ihrer Beantwortung auch die Tatsache, dass Ihr Ministerium viel zu oft an schwierigen oder unangenehmen Entscheidungen vorbeigeht und dem Vernehmen nach sogar beabsichtigt, den Verfassungsdienst des Bundeskanzleramtes mit einer formalen Klärung der Kompetenzen und Zuständigkeiten zu befassen. Dies, obwohl das anstehende Problem seit Jahren bekannt ist und zum Schaden des Steuerzahlers vom BMVIT noch immer keine Lösungen für ÖBB und andere Eisenbahnunternehmen gefunden werden konnten.

Wir erlauben uns auch darauf hinzuweisen, dass gemäß § 11 Eisenbahngesetz Zuständigkeitsfragen vor dem Verfahren zu klären sind, Zuständigkeitsfragen durch das BMVIT zu klären sind, soweit es sich um Eisenbahnanlagen handelt (was beim Siebergtunnel der Fall sein dürfte) und eine Abschiebung in Richtung Verfassungsdienstes des Bundeskanzleramtes eher als negativer Verantwortungswettlauf zu sehen ist.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage:

1. Wie hoch sind die Kosten, die den ÖBB durch den monatelangen Stillstand im Siebergtunnel aufgrund der Bescheidvorschreibungen entstanden sind?
2. Auf welche rechtliche Grundlage stützt sich der Wunsch des BMVIT, die ÖBB mögen alle Abstimmungen mit den Gebietskörperschaften abstimmen?
3. Die Beantwortung enthält nur Maßnahmen bzw. Regelwerke, die nicht vom BMVIT stammen. Obwohl das BMVIT zuständige Behörde ist, beschränkt sich das Ministerium auf eine rein passive Rolle, eine Beobachterrolle. Weshalb möchte das BMVIT die Entscheidungen abschieben?

4. Welche Funktion hätte das BMVIT nach erfolgter Abschiebung dieser Kompetenz überhaupt noch?
5. Wann wird das BMVIT selbst tätig werden, und sich nicht mehr überwiegend auf die von dritter Seite zur Verfügung gestellten Unterlagen verlassen?
6. Stimmt es, dass das zweitgrößte Eisenbahnunternehmen Österreichs, zu einem Zeitpunkt, als es noch in Ihrer Zuständigkeit war, die Anregung des "Tunnelsicherheitschecks" in dem Sinne beantwortet hat, dem BMVIT seien ohnehin alle Unterlagen aus den Genehmigungsverfahren bekannt?