



Hubert Gorbach
 Radetzkystraße 2, A-1030 Wien
 Telefon +43 (1) 711 62-8000
 Telefax +43 (1) 713 78 76
 hubert.gorbach@bmvit.gv.at

GZ. 10000/88-CS3/03 DVR 0000175

**An den
 Präsidenten des Nationalrates
 Dr. Andreas Khol**

**Parlament
 1017 Wien**

Bundesministerium
 für Verkehr,
 Innovation und Technologie

Der Bundesminister

XXII. GP-NR

1075 /AB

2004 -01- 12

zu 1061 /J

Wien, 12. Jänner 2004

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1061/J-NR/2003 betreffend Vernichtung von Steuergeld, die die Abgeordneten Haidmayr, Freundinnen und Freunde am 12.11.2003 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1.1 bis 1.7:

Wurden Sie von Ihren Beamten darüber informiert, dass die Richtlinie 96/48/EG bis April 1999 umzusetzen gewesen wäre, das heißt, die Umsetzungsfrist wurde um Jahre überschritten?

Wurden Sie von Ihren Beamten darüber informiert, dass sie im Fall der Richtlinie 96/48/EG wieder nicht imstande waren, eine kurze und einfache Richtlinie innerhalb von 2 ½ Jahren umzusetzen? Welche Begründungen mussten Sie sich zu dieser Nichtbewältigung des EU-Rechts sowie der Fristüberschreitung um Jahre anhören?

Wurden Sie von Ihrem Beamten darüber informiert, dass die Kommission in diesem Fall bereits Schritte gegen die Republik eingeleitet hatte?

Wurden Sie von Ihren Beamten darüber informiert, dass möglicherweise versucht wurde, die Umsetzung der Richtlinie 96/48/EG hinauszuzögern, oder welche anderen Motive gibt es dafür, so langsam zu arbeiten?

Können Sie ausschließen, dass auch im Fall der Richtlinie 96/48/EG die Missachtung des Gemeinschaftsrechts auf eine Weisung eines Ihrer Vorgänger zurückgeht? Können Sie auch ausschließen, dass eine Eigenmächtigkeit Ihres Beamtenapparates vorliegt?

Welche Erklärung haben Ihre Beamten dafür, dass sie im Fall der Richtlinie 96/48/EG wieder nicht imstande waren, eine wichtige Richtlinie innerhalb mehrerer Jahre in österreichisches Recht umzusetzen? An der ANZAHL der Beamten kann es wohl nicht liegen, da sich das BMVIT selbst in Sicherheitsdingen seiner ureigensten Aufgaben entzieht und einen Großteil seiner bisherigen Zuständigkeiten an die Länder abgegeben hat!

Welche Konsequenzen ziehen Sie aus der jahrelangen Nicht-Umsetzung der Richtlinie 96/48/EG?

Antwort:

Bei der sogenannten Interoperabilität handelt es sich um ein neues gemeinschaftsrechtliches Regelungsmodell, um schrittweise die aus einer jahrzehntelangen Tradition gewachsenen

GZ. 10000/88-CS3/03



betrieblichen und technischen Unterschiede in den Eisenbahnsystemen der Mitgliedstaaten mit ihren daraus resultierenden Problemen für grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsdienste zu überwinden. Die Ausgangssituation für eine Harmonisierung ist hier von der Sache her komplizierter als bei den anderen Verkehrsträgern.

Weder zur ersten Richtlinie 96/48/EG bezüglich des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems noch zur zweiten 2001/16/EG bezüglich des konventionellen Verkehrs gab und gibt es eine Weisung von den jeweils Ressortverantwortlichen oder einen Versuch von Beamten, die Vorbereitungsarbeiten zur gesetzlichen Umsetzung zu verzögern. Bei der gegebenen Ausgangssituation kommen die Arbeiten auf Gemeinschaftsebene einfach nicht so zügig voran wie gewünscht, gerade weil es sich um eine - wie alle involvierten Fachleute bestätigen - ganz und gar nicht einfach umzusetzende Materie handelt. Die Gemeinschaft beschränkt sich in der jeweiligen Richtlinie zunächst auch nur auf prozedurale Grundsätze. Die Ausarbeitung der eigentlichen, die Interoperabilität bewirkenden technischen Spezifikationen hinkt nach, aber nicht seitens der Mitgliedstaaten, sondern der EG-Kommission. In dem eigens eingerichteten begleitenden Ausschuss der Europäischen Kommission sind eine Vielzahl von Fragen erst anhand der Umsetzung zu klären. Der Ausschuss hat seither nicht weniger als 28 Tagungen benötigt, und noch immer sind einige Punkte offen (z. B.: Definition des interoperablen Hochgeschwindigkeitszuges).

Bei dieser Sachlage ist es nicht verwunderlich, dass die Mitgliedstaaten Schwierigkeiten hatten, die komplizierte neue Materie als Richtliniengerüst umzusetzen, ohne dass die zugehörigen Spezifikationen oder zumindest die zu erwartenden Texte von der Kommission rechtzeitig vorgelegt wurden. Nur darin liegen die eine späte Umsetzung auslösenden Umstände, und das ist nicht nur österreichischerseits dokumentiert.

Was die Richtlinie 96/48/EG anlangt, erfolgte parallel zur Klärung von Umsetzungsfragen und zur Vorbereitung der den Spezifikationen zugrundeliegenden Entwürfen auch die Vorbereitung und Einbringung einer diesbezüglichen Novellierung des Eisenbahngesetzes, die am 26.4.2002 kundgemacht wurde. Die Spezifikationen für das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem wurden als Entscheidung der Europäischen Kommission erst danach, nämlich am 30.5.2002 erlassen und erst nach einer Anwendungsfrist von 6 Monaten wirksam. Als Konsequenz aus den Erfahrungen mit der ersten Richtlinie wurde und wird im Zusammenhang mit der nun vorbereiteten gesetzlichen Umsetzung der Richtlinie 2001/16/EG, der zweiten Richtlinie zur Interoperabilität, die Kommission im entsprechenden Ausschuss um eine raschere und parallele Klärung von Umsetzungsfragen und Vorbereitung der zugehörigen Spezifikationsentwürfe ersucht, und auch dies nicht nur österreichischerseits.

Fragen 2.1 bis 2.8:

Wurden Sie von Ihren Beamten darüber informiert, dass die Richtlinien 2001/12/EG, 2001/13/EG, 2001/14/EG bis 15.3.2003 umzusetzen gewesen wären, es aber noch immer nicht sind. Die weit über 2 Jahre hätten - so wie in anderen Ministerien - trotz des Regierungswechsels ausreichen müssen, noch dazu da es keinen nennenswerten politischen Gestaltungsspielraum gibt.

Wurden Sie von Ihren Beamten darüber informiert, dass sie im Fall der Richtlinien 2001/12/EG, 2001/13/EG, 2001/14/EG wieder nicht imstande waren, kurze und einfache Richtlinien innerhalb von über 2 Jahren umzusetzen?

Wurden Sie von Ihren Beamten darüber informiert, dass der Entwurf für eine Novellierung des Eisenbahngesetzes, mit dem das BMVIT versucht, die Richtlinien 2001/12/EG, 2001/13/EG,

GZ. 10000/88-CS3/03



2001/14/EG umzusetzen, erst NACH ENDE DER UMSETZUNGSFRIST zur Begutachtung ausgesandt wurde?

Wurden Sie von Ihren Beamten darüber informiert, dass offenbar versucht wird, die Umsetzung der Richtlinien 2001/12/EG, 2001/13/EG, 2001/14/EG hinauszuzögern, oder welche anderen Motive gibt es dafür, so langsam zu arbeiten?

Können Sie ausschließen, dass auch im Fall der Richtlinien 2001/12/EG, 2001/13/EG, 2001/14/EG die Missachtung des Gemeinschaftsrechts auf eine Weisung eines Ihrer Vorgänger oder von Ihnen zurückgeht? Können Sie auch ausschließen, dass eine Eigenmächtigkeit Ihres Beamtenapparates vorliegt?

Welche Erklärung haben Ihre Beamten dafür, dass sie im Fall der Richtlinien 2001/12/EG, 2001/13/EG, 2001/14/EG nicht imstande waren, eine wichtige Richtlinie innerhalb mehrerer Jahre in österreichisches Recht umzusetzen? An der ANZAHL der Beamten kann es wohl nicht liegen, da sich das BMVIT selbst in Sicherheitsdingen seiner ureigensten Aufgaben entzieht und einen Großteil seiner bisherigen Zuständigkeiten an die Länder abgegeben hat!

Welche Konsequenzen ziehen Sie aus der bisherigen Nicht-Umsetzung der Richtlinien 2001/12/EG, 2001/13/EG, 2001/14/EG?

Wie lange müssen wir noch zusehen, wie Ihr Beamtenapparat an der Umsetzung der Richtlinien 2001/12/EG, 2001/13/EG, 2001/14/EG werkt? Ab wie vielen Monaten Fristverletzung werden Sie eingreifen?

Welcher Termin ist für die Kundmachung der Eisenbahngesetznovelle zur Umsetzung dieser Richtlinien geplant, wie viele Monate Fristüberschreitung werden es dann sein?

Antwort:

Während die Regelungen zur Interoperabilität flankierend die technischen und betrieblichen Rahmenbedingungen verbessern sollen, sieht das gemeinschaftsrechtliche Konzept zur Öffnung des Marktzuganges selbst mehrere in jeweils wenigen Jahren aufeinander folgende Regulierungsschritte vor. Jeder dieser auf Gemeinschaftsebene ausverhandelte Schritt stellt einen Kompromiss unter den Mitgliedstaaten dar, um die Marktöffnung etappenweise und für die bestehenden Eisenbahnunternehmen und ihre Bediensteten verträglich zu gestalten. Diese gebotene Rücksichtnahme auf eine sozial verträgliche Öffnung traditioneller Strukturen bringt es mit sich, dass die Umgestaltung der rechtlichen Rahmenbedingungen, die jeweils einer Umsetzung jedes dieser Regelungsschritte bedarf, insgesamt eher langsam und kompliziert vorangeht. In Österreich wird diese Umsetzung noch durch das strikte Legalitätsprinzip erschwert, weil die EU-Richtlinien in diesem Lichte öfter Defizite aufweisen.

Hier lassen beispielsweise die auf Gemeinschaftsebene ausverhandelten Kompromissregelungen eine Fülle von Detailfragen bei der Umsetzung offen, und auch hiezu bedarf es zahlreicher Sitzungen von Kommission und Experten der Mitgliedstaaten, um die Richtlinien - die eben Leitliniencharakter für die Umsetzung und noch nicht Gesetzescharakter haben - konkret implementieren zu können. Es besteht auch hiezu ein begleitendes Komitee, und noch dazu eine Reihe von Arbeitsgruppen.

Der inhaltliche Handlungsspielraum ist dabei bei manchen Regelungen wie solchen mit Verfahrenscharakter relativ eng, bei manchen anderen hingegen wird er ausdrücklich den

GZ. 10000/88-CS3/03



Mitgliedstaaten eröffnet, wie insbesondere bei den organisatorischen Vorgaben für die Bahnreform. Diese nutzten schon bisher die Mitgliedstaaten in verschiedenen Modellen, und dies ist auch aktuell der Fall, wie Bahnreformbestrebungen in mehreren Staaten zeigen. Für die ÖBB als dem weitaus größten in Österreich betroffenen Eisenbahnunternehmen bedurfte es einer über die eher rudimentär formulierten Vorgaben aus den zitierten Richtlinien selbst hinausgehenden Vorbereitung einer umfassenden Bahnreform, deren Eckpunkte ich bereits in Beantwortung der parlamentarischen Anfrage Nr. 862/J-NR/2003 auch in Bezug auf die angesprochenen EG-Richtlinien ausführte, und die jüngst als Bundesbahnstrukturgesetz 2003 im Nationalrat behandelt wurde. Damit sind für den Bereich der ÖBB als dem weitaus größten österreichischen Eisenbahnunternehmen die Voraussetzungen für einen fairen Marktzugang als der Kerngedanke der den Richtlinien zugrundeliegenden Marktordnung erfüllt worden.

Parallel dazu und parallel zu den Klärungen in den erwähnten EG-Gremien erfolgte auch die Vorbereitung einer weiteren Anpassung des Eisenbahngesetzes als Grundlage für die Regulierungsbestimmungen für alle innerstaatlich betroffenen Eisenbahnunternehmen. Nach dem den jeweiligen Richtlinien-Etappen folgenden umfangreichen Anpassungen des Eisenbahngesetzes im Eisenbahnrechtsanpassungsgesetz 1997 und im Schienenverkehrsmarktregulierungsgesetz 1999, in welchem in Österreich bereits viele Elemente wie ein erweiterter Zugang im Güterverkehr oder die Einrichtung eines Regulators vorweggenommen wurden, die dann in den Richtlinien 2001/12 bis 14/EG auch ins Gemeinschaftsrecht übernommen wurden, soll nun noch eine weitere Anpassung des Eisenbahngesetzes folgen, deren Vorlage bereits dem Parlament zugeleitet wurde.

Auch in diesem Regelungsbereich liegt die zeitliche Verzögerung im jeweiligen Umfang und im ganz und gar nicht einfachen Inhalt und der nötigen gemeinschaftsrechtlichen Abstimmung begründet. Was die Zahl der mit der legislativen Umsetzung betrauten Beamten anlangt, ergibt sich in Österreich eine kapazitative Begrenzung durch die anhaltenden Personalsparmaßnahmen. Bei einem solchen geballten Zusammentreffen von europäischen und innerstaatlichen Gesetzen im Eisenbahnbereich bedeutet das einen Arbeitsumfang, der auch aus Kapazitätsgründen an Grenzen stößt. Der von Abgeordneten des Nationalrates eingebrachte Initiativantrag zum „Deregulierungsgesetz“ hat im Gegensatz zu den in Ihrer Frage aufgeworfenen Behauptung wenig Entlastung der Behörde in Richtung Länder gebracht.

Fragen 3.1 bis 3.5:

Wurden Sie von Ihren Beamten über die Entscheidung der Kommission vom 2. April 2003, gesetzliche Verfahren gegen Österreich anlaufen zu lassen, da die Republik Österreich "die Kommission von jeder Umsetzung des Eisenbahninfrastrukturpakets nicht benachrichtigt hat" entsprechend informiert?

Der Termin für die Umsetzung des Eisenbahninfrastrukturpakets (Richtlinien 2001/12/EG, 2001/13/EG und 2001/14/EG) in einzelstaatliches Recht war der 15. März 2003.

Weshalb hat das BMVIT in dieser weiteren Frist keine Umsetzung vorgenommen und lieber die Einleitung rechtlicher Schritte durch die Kommission herbeigeführt?

Können Sie verbindlich ausschließen, dass Fristüberschreitungen vom Apparat des BMVIT absichtlich herbeigeführt wurde? Neben der Länge der Fristüberschreitungen, die ja nicht so auffallend wäre, sticht doch die Anzahl der nicht umgesetzten Richtlinien heraus! Wurden Sie darüber informiert, dass die Kommission aufgrund der unveränderten Untätigkeit Ihres Ressorts anschließend am 9. Juli 2003 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Republik

GZ. 10000/88-CS3/03



Österreich eingeleitet hat, da das BMVIT der Kommission noch immer keine Maßnahmen zur Umsetzung des Eisenbahninfrastrukturpakets zur Liberalisierung des internationalen Güterverkehrsmarktes mitgeteilt hat?

Der Termin für die Umsetzung des Eisenbahninfrastrukturpakets (Richtlinien 2001/12/EG, 2001/13/EG und 2001/14/EG) in einzelstaatliches Recht war der 15. März 2003.

Artikel 226 und 227 EGV sehen für die Klageerhebung keine fixe Frist vor. Nach Ablauf der in der Stellungnahme der Kommission vorgesehenen Frist kann jedoch sofort Anklage erhoben werden was die Republik wiederum viel Geld kosten wird. Werden Sie Ihr Ressort dazu anhalten, wenigstens die im Mahnschreiben vom 9. Juli eingeräumte Frist zu wahren, oder lassen Ihre Beamten eine Anklageerhebung vor dem EUGH zu?

Antwort:

Im Schriftverkehr mit der Kommission zur Umsetzung der Richtlinien wurde sowohl in der offiziellen Stellungnahme Österreichs an die Kommission vom 28. 5. 2003 als auch in der zweiten Stellungnahme Österreichs vom 12. 9. 2003 in Beantwortung der begründeten Stellungnahme der Kommission festgehalten, dass einerseits wesentliche Teile der zitierten Richtlinien bereits geltendes österreichisches Recht darstellen und andererseits andere Bereiche bis zur formellen Umsetzung direkt aus der Richtlinie angewendet werden, und dass darüberhinaus weitere gesetzliche Regelungen bevorstehen. Dass die Kommission das Verfahren weiterführte, liegt also nicht etwa daran, dass österreichischerseits keine Umsetzungsmaßnahmen getroffen und mitgeteilt worden wären, sondern an der üblichen Vorgangsweise der Europäischen Kommission, dieses Verfahren bis zur Notifikation von aus Sicht der Kommission lückenlosen Umsetzungsregelungen laufen zu lassen. Darauf, dass die Umsetzung dieser Richtlinien zweckmäßigerweise mit einer größeren Bahnreform verknüpft wird, wird - auch wenn dies der den Richtlinien zugrundeliegenden weiteren Konzeption der Kommission entsprechen mag - in diesem eher formalistischen Ablauf nicht Rücksicht genommen. So kommt es nicht von ungefähr, dass vorerst neben Österreich acht weitere Mitgliedstaaten geklagt werden, nämlich Deutschland, Griechenland, Irland, Luxemburg, Portugal, Spanien, Schweden sowie das Vereinigte Königreich. Dessen ungeachtet sei nochmals angemerkt, dass die Europäische Kommission bis jetzt noch keine einzige technische Spezifikation für die Interoperabilität im konventionellen Eisenbahnverkehr erlassen hat, ohne die die Richtlinie 2001/16/EG nur ein inhaltsleeres Verfahrensgestüst ist.

Österreichischerseits wird selbstverständlich nach der nunmehr erfolgten Verabschiedung des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 als auch nach der Verabschiedung der bereits dem Parlament zugeleiteten Novellierung des Eisenbahngesetzes die Vollständigkeit der gesetzlichen Umsetzungsmaßnahmen der zitierten Richtlinien notifiziert werden.

Fragen 4.1 bis 4.8:

Wurden Sie von Ihren Beamten darüber informiert, dass auch im Falle der bis 20. April 2003 umzusetzenden Richtlinie 2001/16/EG ein Vertragsverletzungsverfahren herbeigeführt wird?

Wurden Sie von Ihren Beamten darüber informiert, dass die Richtlinie 2001/16/EG bis 15.3.2003 umzusetzen gewesen wäre, es aber noch immer nicht ist? Die weit über 2 Jahre hätten - so wie in anderen Ministerien - trotz des Regierungswechsels ausreichen müssen, noch dazu, da es keinen nennenwerten politischen Gestaltungsspielraum gibt.

GZ. 10000/88-CS3/03



Wurden Sie von Ihren Beamten darüber informiert, dass der Entwurf für eine Novellierung des Eisenbahngesetzes, mit dem das BMVIT versucht, die Richtlinie 2001/16/EG umzusetzen, erst nach NACH ENDE DER UMSETZUNGSFRIST zur Begutachtung ausgesandt wurde?

Wurden Sie von Ihren Beamten darüber informiert, dass offenbar versucht wird, die Umsetzung der Richtlinie 2001/16/EG hinauszuzögern, oder welche anderen Motive gibt es dafür, so langsam zu arbeiten? Bei der Anzahl der nicht umgesetzten Richtlinien drängt sich der Verdacht auf, dass etwas grundsätzlich nicht in Ordnung ist!

Können Sie ausschließen, dass auch im Fall der Richtlinien 2001/16/EG die Missachtung des Gemeinschaftsrechts auf eine Weisung eines Ihrer Vorgänger oder von Ihnen zurückgeht? Können Sie auch ausschließen, dass eine Eigenmächtigkeit Ihres Beamtenapparates vorliegt?

Welche Erklärung haben Ihre Beamten dafür, dass sie im Fall der Richtlinie 2001/16/EG wieder nicht imstande waren, eine wichtige Richtlinie innerhalb mehrerer Jahre in österreichisches Recht umzusetzen? An der ANZAHL der Beamten kann es wohl nicht liegen, da sich das BMVIT selbst in Sicherheitsdingen seiner ureigensten Aufgaben entzieht und einen Großteil seiner bisherigen Zuständigkeiten an die Länder abgeben hat!

Welche Konsequenzen ziehen Sie aus der Nicht-Umsetzung der Richtlinien 2001/16/EG?

Wie lange müssen wir noch zusehen, wie Ihr Beamtenapparat an der Umsetzung der Richtlinie 2001/16/EG herumwerkelt? Ab wie vielen Monaten Fristverletzung werden Sie eingreifen? Welcher Termin ist für die Kundmachung geplant, wie viele Monate Fristüberschreitung werden es dann sein?

Antwort:

Was die Vorgangsweise zur gesetzlichen Umsetzung der Richtlinie 2001/16/EG anlangt, darf ich im Zusammenhang mit der Interoperabilität auf die Ausführungen zu Fragen 1.1. bis 1.7, und hinsichtlich der Umsetzung im Eisenbahngesetz auf die Ausführungen zu Fragen 3.1. bis 3.5. verweisen.

Zum Unterschied vom Hochgeschwindigkeitsbahnsystem liegen für das konventionelle Eisenbahnsystem noch keine technischen Spezifikationen vor, sondern die Vorbereitungen laufen aktuell im begleitenden Ausschuss. In dieser Übergangsphase hat Österreich der Kommission richtliniengemäß eine vollständige Liste über die derzeit noch anzuwendenden innerstaatlichen Normen übermittelt. Über diesen ersten Umsetzungsschritt hinaus wird auch zu dieser Richtlinie sofort nach Verabschiedung der Novellierung des Eisenbahngesetzes die vollständige Umsetzung notifiziert.

Fragen 5.1 bis 5.7:

Welche Richtlinien der EU im Eisenbahnbereich, die innerhalb der letzten 4 Jahre durch das Verkehrsressort umzusetzen gewesen wären, sind innerhalb der von der Gemeinschaft gesetzten Frist durch das BMVIT umgesetzt worden?

Werden Sie Ihre Beamten anweisen, hinkünftig das Gemeinschaftsrecht einzuhalten, auch wenn die Umsetzung der entsprechenden Richtlinien keine mächtige Wirtschaftslobby, sondern "nur" die Rechte und Anliegen von Menschen mit Behinderungen fördert?

GZ. 10000/88-CS3/03



Wurden Sie von Ihren Beamten darüber informiert, dass die Einhaltung von Richtlinien der Gemeinschaft eine Grundvoraussetzung für die Gewährung von Fördermitteln bildet, und durch den vom BMVIT zur Genüge gezeigten Umgang mit EU-Richtlinien auch die Gefahr besteht, Fördermittel in großem Umfang zu verlieren?

Wurden Sie von Ihren Beamten darüber informiert, dass Österreich bei der Umsetzung von EU-Richtlinien im Eisenbahnbereich seit einigen Jahren durchgehend zu den Schlusslichtern zählt?

Welche Konsequenzen werden Sie ziehen, falls sich der Umgang der Eisenbahnbehörde mit dem Gemeinschaftsrecht nicht endlich bessern sollte?

Können Sie ausschließen, dass für die Nicht-Einhaltung des Gemeinschaftsrechts verantwortliche Beamte oder Beamte, die in diesem Zusammenhang ihrer persönlichen Aufsichtspflicht nicht im erforderlichen Ausmaß nachgekommen sind, für diese Säumnisse nicht auch durch Zuwendungen in Form von "Staatskommissärs"-Apanagen belohnt wurden?

Antwort:

Die erste Richtlinie zur Interoperabilität wurde wie eingangs ausgeführt 2002 im Eisenbahngesetz verankert, und für die übrigen vier vorzitierten Richtlinien ist die Umsetzung wie dargestellt vor dem Abschluss, wobei die zugrundeliegenden sachlichen Umstände für den zeitlichen Ablauf bereits vorhin ausgeführt wurden.

Das Gemeinschaftsrecht wird eingehalten. Wenn es nötig sein sollte, werden Bestimmungen auch unmittelbar angewendet, gerade auch um jedenfalls den Erhalt aller möglichen Förderungen sicherzustellen - und das ist bisher auch gelungen.

Im Übrigen zählt Österreich keineswegs zu den Schlusslichtern bei der Umsetzung, wie dies die vorliegenden Berichte zu früheren Richtlinien-Etappen zeigen, und auch diesmal ist die Umsetzung der Bahnstrukturreform in Österreich weiter als in manchem anderen Mitgliedstaat.

Zu den Fragen 5.8 bis 6.3 ist grundsätzlich zunächst zu bemerken, dass es sich bei den in diesen Punkten angeführten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren um die Verfahren Lainzer Tunnel, Abschnitte II, (Anbindung Donauländebahn), III (Verbindungstunnel) und IV (Verknüpfung Westbahn) sowie um das Verfahren Klagenfurt-Althofen/Drau handelt. In diesen Verfahren hat der Verwaltungsgerichtshof den Beschwerden diverser Verfahrensparteien Folge gegeben und die ho. Baugenehmigungsbescheide wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften bzw. im Falle von Klagenfurt-Althofen/Drau wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufgehoben. Die Aufhebung dieser Bescheide durch den Verwaltungsgerichtshof erfolgte jedoch nicht wegen „Missachtung des EU-Rechts“, wie in der vorliegenden parlamentarischen Anfrage ausgeführt wurde. In den Fällen des Lainzer Tunnels erfolgte die Aufhebung der ho. Baubescheide, weil die Begründungen der Bescheide keine ausreichenden Feststellungen dahingehend enthalten haben, ob eine „de facto Umweltverträglichkeitsprüfung“ im Sinne der Richtlinie 85/337/EWG in der Fassung 97/11/EG durchgeführt wurde, wobei das nach der Aufhebung fortgesetzte Ermittlungsverfahren ergeben hat, dass eine allen Anforderungen der zitierten Richtlinie entsprechende Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde. Zu bemerken ist jedoch, dass die Projekte „Lainzer Tunnel“ im Zuge des fortgesetzten Ermittlungsverfahrens dem Stand der Technik anzupassen waren, wobei in der Zwischenzeit für den in Bau befindlichen Abschnitt IV (Verknüpfung Westbahn) mit ho. Bescheid vom 10.6.2002 ein neuerlicher Baugenehmigungsbescheid erlassen werden konnte. Die Bescheide für die Abschnitte II

GZ. 10000/88-CS3/03



(Anbindung Donauländebahn) und III (Verbindungstunnel) befinden sich zurzeit in Ausarbeitung wobei diese Abschnitte sich noch nicht in Bau befinden.

Zum Verfahren Klagenfurt-Althofen ist zu bemerken, dass die Aufhebung dieses Bescheides durch den Verwaltungsgerichtshof deshalb erfolgte, weil der Bescheid keine ausreichenden Feststellungen enthalten hat, ob es sich bei der verfahrensgegenständlichen Strecke um eine Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke handelt. Im Zuge des fortgesetzten Ermittlungsverfahrens konnte diese Frage geklärt werden und ist daher ein neuerlicher Bescheid am 10.4.2003 erlassen worden. Hiezu ist zu bemerken, dass dieser Bescheid in Rechtskraft erwachsen ist.

Zusammenfassend ist somit festzustellen, dass Verstöße gegen das Gemeinschaftsrecht nicht ersichtlich sind.

Zu den Fragen darf ich im einzelnen folgendes ausführen:

Frage 5.8:

Missachtung des EU-Rechts durch das BMVIT hat den Steuerzahler schon bisher viel Geld gekostet. Am 7. Juli 2003 musste man im Kurier dazu lesen: "Bezüglich des von Anrainern beanspruchten Lainzer Tunnels steht nun fest dass der vorübergehende Baustopp beim halbfertigen Westbahnknoten im Wiental exakt 13 Millionen Euro verschlungen hat. Diese Summe kostete die siebenmonatige Einmottung der Baustelle."

Diese Zahlen stammen angeblich von der HL AG!

Wie hoch sind diese durch Verfahrensfehler des BMVIT (Verstoß gegen das Gemeinschaftsrecht) verursachten Kosten bis jetzt, einen Monat später? (Gemäß § 7/1 Hochleistungsstreckengesetz sind die Organe der HL AG zur Auskunftserteilung an den Minister zu verpflichten.)

Antwort:

Wie mir die HL-AG dazu mitteilte, mussten aufgrund der Aufhebung der Baugenehmigungsbescheide für den 2. Abschnitt („Anbindung Donauländebahn“) und den 4. Abschnitt („Verknüpfung Westbahn“) des Lainzer Tunnels die Arbeiten im 4. Abschnitt eingestellt werden, mit Ausnahme der Arbeiten die aufgrund zweier Mandatsbescheide und eines Einzelgenehmigungsbescheides der Behörde weitergeführt werden konnten. Im 1. Abschnitt „Einbindung Südbahn“ war zum Zeitpunkt der Bescheidaufhebung ein Teil des 2. Abschnittes mit in Ausführung und die diesbezüglichen Arbeiten mussten ebenfalls eingestellt werden.

Die Kosten für die Einstellung der Bauarbeiten bis zur Wiederaufnahme nach Vorliegen des diesbezüglichen neuen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheides (für den 4. Abschnitt 10.6.2002 und der Teilgenehmigung für den 4. Abschnitt 18.3.2002) wurden seitens der HL-AG mit ca. 13 Mio. € ermittelt. Dieser Ermittlung lagen die bis zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Kosten für die zusätzlichen Planungsaufträge für die Durchführung der zusätzlichen eisenbahnrechtlichen Verfahren, die vorliegenden und geprüften Zusatzforderungen der Bauunternehmen sowie die Abschätzungen über die noch nicht abgeschlossenen Zusatzforderungen zu Grunde. Nach heutiger Einschätzung treffen die vorgenommenen Abschätzungen zu, sodass die Kosten für die Baueinstellung weiterhin mit ca. 13 Mio. € beziffert werden.

Frage 5.9:

Bei Anwendung des EU-Rechts durch das BMVIT hätte dem Steuerzahler auch an anderer Stelle viel Geld gespart werden können. Folgende Bescheide des BMVIT für Großverfahren wurden vom VwGH wegen Rechtswidrigkeit (Verstoß gegen das Gemeinschaftsrecht) aufgehoben:

GZ. 10000/88-CS3/03



		Spalte 3	Spalte 4	Spalte 5
GZ d. VwGH	Entscheidungsdatum	Verfahrens- und Planungskosten für HL AG seit Bescheidaufhebung	Verfahrenskosten für BMVIT seit Bescheidaufhebung	Stillstandskosten (Baustelle) und sonstige Kosten für HL AG durch Bescheidaufhebungen
99/03/0424	20010906			
2000/03/0161	20011024			
99/03/0112	20011010			
2000/03/0136	20020625			

Sie werden um die Ergänzung dieser Tabelle mit den jeweiligen Zahlen ersucht, ergänzt um folgende Summen:

Summe Spalte 3:

Summe Spalte 4:

Summe Spalte 5:

Summe über Spalten 3-5 (=Gesamtschaden)

Antwort:

		Spalte 3	Spalte 4	Spalte 5
GZ d. VwGH	Entscheidungsdatum	Verfahrens- und Planungskosten für HL AG seit Bescheidaufhebung	Verfahrenskosten für BMVIT seit Bescheidaufhebung	Stillstandskosten (Baustelle) und sonstige Kosten für HL AG durch Bescheidaufhebungen
99/03/0424 "Anbindung Donauländebahn"	20010906	} 1,5 Mio €	} Ist in dieser Form nicht quantifizierbar	} 11,5 Mio €
2000/03/0161 "Verbindungstunnel"	20011024			
99/03/0112 "Verknüpfung Westbahn"	20011010			
2000/03/0136 "Koralmbahn Althofen - Klagenfurt"	20020625	0,7 Mio €		_____

Fragen 6.1. bis 6.3:

Wurden Sie von Ihren Beamten auch über die in den Fragen 5.8 und 5.9 aufgezeigten Missstände informiert?

Wenn ja, welche Maßnahmen haben Sie angeordnet?

Hat die HL AG vor, das BMVIT im Wege der Amtshaftung für die aufgrund der Verfahrensfehler entstandenen Kosten haftbar zu machen?

Wie viele Lifтанlagen mit einer Hubhöhe von 6 m hätte man um die in den Fragen 5.8 und 5.9 aufgeschlüsselten Schadenssummen sowie die Summe der Staatskommissärs-Apanagen errichten können?

GZ. 10000/88-CS3/03

**Antwort:**

Mir liegen sowohl seitens der HL-AG als auch seitens meiner Beamten die nötigen Informationen vor. Eine Haftbarmachung der Behörde liegt seitens der HL-AG nicht vor.

Es handelt sich hier nicht um Missstände, sondern um die bei solchen Großvorhaben nicht unüblichen rechtlichen Auseinandersetzungen im Verfahren, bei denen die Projektgegner alle nur möglichen Mittel ergreifen, um das Projekt zu verhindern, und die dadurch bedingten Bauverzögerungen. Meinerseits dringe ich darauf, dass in der Eisenbahnbehörde die noch offenen Verfahrensschritte rasch abgeschlossen werden.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.