



XXII. GP-NR

2488 /AB

2005 -03- 17

zu 2510/J

REPUBLIK ÖSTERREICH
HUBERT GORBACH
VIZEKANZLER
Bundesminister
für Verkehr, Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-9.000/0001-I/CS3/2005 DVR:0000175

An den
 Präsidenten des Nationalrates
 Dr. Andreas Khol

Parlament
 1017 Wien

Wien, am 11. März 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Zur schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 2510/J-NR/2005 betreffend Versagen bei der Führung des Ressorts, die die Abgeordneten Moser, Freundinnen und Freunde am 20. Jänner 2005 an mich gerichtet haben, möchte ich vorweg Folgendes festhalten:

Die Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung wird derzeit in harmonisierter Form durch die technischen Spezifikationen zur Interoperabilität (TSI) und die technischen Durchführungsbestimmungen zur Richtlinie 2004/49 durch die EU-K und der von ihr beauftragte Experten grundsätzlich vorbereitet. Die TSI sind unmittelbar anwendbares Recht, und ein entscheidender Schritt zur geplanten und gewollten europäisch einheitlichen technischen Harmonisierung auf dem Eisenbahnsektor.

Es ist zu hoffen, dass sich auf europäischer Ebene keine weiteren Verzögerungen ergeben, sonst wären auf nationaler Ebene Regelungen zur Verbesserung vorzusehen.

Die seinerzeit vorgesehene Novelle zur Eisenbahn-Kreuzungsverordnung (EKVO) beschränkte sich lediglich auf einige technische bzw. sicherheitstechnische Verbesserungen. Dieser Entwurf wurde von meinem Ressort bereits im Jahr 2002 völlig fertiggestellt. Gegen diese fertige Novelle wurden von Organisationen Behindeter Einwände erhoben, die in keinerlei Zusammenhang mit der ursprünglichen Zielsetzung dieser Verordnung standen. Um diesen Einwänden dennoch Rechnung zu tragen, hat mein Ressort den Arbeitsausschuss Eisenbahnkreuzungen der Österreichischen Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr ersucht, unter Beziehung von Vertretern der Behindertenverbände Richtlinien für bauliche und technische Maßnahmen sowie eine Prioritätenliste zu erarbeiten, wie bei der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung unter Bedachtnahme auf die Bedürfnisse Behindeter vorzugehen wäre. Eine über die seinerzeit vorgesehene Novelle hinausgehende Änderung der EKVO hätte konkrete Ergebnisse dieses Arbeitsausschusses zur Voraussetzung gehabt. Arbeitsausschuss und Vertreter Behindeter sind zwar mit dieser Sache befasst, jedoch noch zu keinem konkreten und endgültigen Ergebnis gekommen. Es kann daher keine Rede davon sein, dass das bmvit erfolglos lange an der EKVO "dahinwirkt".

Nicht zuletzt bedürfen derartige grundlegende Änderungen der EKVO das Einvernehmen mit den anderen Gebietskörperschaften. So besteht bereits Einvernehmen darüber, eine Zusatztafel bei jenen Eisenbahnkreuzungen anzubringen, bei denen akustische Signale abzugeben sind, mit denen darauf hingewiesen werden soll, dass in solchen Fällen auch auf akustische Signale zu achten ist. Somit können insbesonders auch hörbehinderte Menschen erkennen, dass solche Eisenbahnkreuzungen durch Abgabe akustischer Signale gesichert sind und sich entsprechend verhalten. Für sehbehinderte oder blinde Menschen sind ähnlich wirksame Maßnahmen angedacht, aber noch nicht vereinbart, die taktile Systeme oder sonstige Einrichtungen vorsehen. Mein Ressort ist bemüht, entsprechende Lösungen im Einvernehmen mit den Behindertenorganisationen zu erarbeiten. Für die Umsetzung derartiger Maßnahmen werden auf Grund der zur Verfügung stehenden organisatorischen und finanziellen Ressourcen aber auch entsprechende Übergangsfristen zu berücksichtigen sein.

Bei der kritisierten Verfahrensdauer zum Lainzer Tunnel handelt sich nicht um Missstände in meiner Behörde, sondern um die bei solchen Großvorhaben üblichen rechtlichen Auseinandersetzungen im Verfahren, bei denen die Projektgegner alle nur möglichen Mittel – unter anderem auch verfahrensrechtlicher Natur – ergreifen, um das Projekt zu verhindern, und die dadurch bedingten Verfahrensverzögerungen herbeiführen. Die österreichische Gesetzgebung im Verfahrensrecht ermöglicht es den jeweiligen Projektgegnern – mit Unterstützung von erfahrenen rechtsfreundlichen Vertretern – durch immer wieder im letzten Moment der Einspruchsfrist abgegebene umfangreiche Stellungnahmen, auf welche die Sachverständigen der Behörde natürlich wiederum detailliert eingehen müssen, die Abwicklung der Verfahren zu verzögern.

Die gesetzlich vorgesehene Entsendung eines Staatskommissärs nach dem Eisenbahn- gesetz ist ein traditionelles, aber dessen ungeachtet überaus bewährtes Instrument für die Beobachtung und Koordination der Eisenbahninfrastruktur für den öffentlichen Eisenbahnverkehr durch die bereitstellenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen, seien es solche des Bundes oder seien es auch Privatbahnen. Diese Unternehmen erhalten allesamt beträchtliche Mittel des Bundes für die Erhaltung und Erneuerung ihrer Infrastruktur. Der Staatskommissär ist ein neutraler Berichterstatter und eine wissende Verbindungs person zum Verkehrsressort. Die Tätigkeit des Staatskommissärs unterscheidet sich inhaltlich dem Grunde nach von derjenigen der Aufsichtsratsmitglieder und derjenigen der Eisenbahn- behörde, wie ich in meiner Beantwortung Ihrer Anfrage 932/J bereits ausführlich dargelegt habe. Das Instrument des Staatskommissärs wird auch weiterhin, auch und gerade bei der Neuordnung des Infrastrukturbereiches der ÖBB, als besonders zweckmäßig erachtet.

In der bisherigen Praxis sind als Staatskommissare leitende Beamte meines Ressorts eingesetzt, welche die Tätigkeit zusätzlich zu ihrem Aufgabenbereich übernehmen, was einerseits eine sachnahe und andererseits eine kostengünstige Lösungen darstellt. Bei einer allfälligen Bestellung externer Experten müssten zusätzlich entsprechende Kostenersätze und Aufwandsentschädigungen in Kauf genommen werden. Den Unternehmen, deren Anteilsrechte gesetzesgemäß für den Bund das bmvit verwaltet, fallen keine Kosten für die Tätigkeit bei Sitzungen wie Sitzungsgelder, Aufwandsentschädigungen, Tantiemen oder ähnliches an; die Unternehmen übernehmen nur eventuell anfallende Dienstreisekosten entsprechend der Reisegebührenvorschrift des Bundes.

Mit den Privatbahnunternehmen wurden anlässlich der Konzessionsverleihungen Abgeltungsbeträge an den Bund für die Staatskommissärtätigkeit vereinbart, die bei Ausschüttung für die Nebentätigkeit des Staatskommissärs dessen Tätigkeits- und Reiseaufwand entsprechend der Reisegebührenvorschrift des Bundes insgesamt abgelteten. Den Gesamtbetrag der Abgeltung habe ich bereits ebenfalls in meiner Antwort zu Ihrer Anfrage 932/J ausführlich dargelegt, er liegt in der Größenordnung von einem Zehntel eines Promilles der den Privatbahnen jährlich zukommenden Bundesmittel. Es wurde und wird also weiterhin auch auf extreme Sparsamkeit geachtet.

Zusammenfassend weise ich alle Ihre in der Präambel zur Anfrage 2510/J aufgestellten Behauptungen als völlig unzutreffend zurück, wie auch die folgenden von Ihnen gestellten Fragen nur bedingt mit der von Ihnen verfassten Fragenpräambel zusammenpassen.

Die Fragen betreffend das im Jahr 2004 erschienene Buch "Vom Teufelswerk zum Weltkulturerbe. 150 Jahre Semmeringbahn" erlaube ich mir im Detail wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Können Sie ausschließen, dass die SCHIG, die im Eigentum des Bundes steht und diesem auch im Rahmen ihrer gesetzlich gedeckten Tätigkeit beträchtliche Kosten verursacht, dieses Buch in großer Stückzahl angekauft hat? Wenn nein: Welche Informationen liegen Ihnen zu diesem Vorgang vor?

Antwort:

Wie im Impressum dieses eisenbahnspesifischen Buches – in dem übrigens auch der Vorsitzende der Alliance for Nature Mitautor ist – angeführt, wird dieses durch einen privaten Verein herausgegeben und vertrieben. Die SCHIG hat von der Gesamtauflage des Buches nur einen Bruchteil zu einem Stückpreis von 19 EURO angekauft, um diese Exemplare an Kunden und Geschäftsfreunde der SCHIG – hauptsächlich zu Weihnachten – zu verschenken.

Frage 2:

Können Sie ausschließen, dass einem der Herausgeber des Buches, der zugleich Aufsichtsrat der SCHIG und Beamter des BMVIT ist, durch diesen "Großeinkauf" der SCHIG ein (weiteres) Zusatzeinkommen entstanden ist?

Antwort:

Ich kann völlig ausschließen, dass der von Ihnen gemeinten Person durch den Verkauf dieses Buches irgendein Zusatzeinkommen entstanden ist. Im Gegenteil, die von Ihnen gemeinte Person hat Teile ihrer Freizeit für die Herausgabe des Buches unentgeltlich geopfert.

Frage 3:

Können Sie ausschließen, dass dieses mögliche Zusatzeinkommen für einen Aufsichtsrat der SCHIG bei der Zuerkennung leistungsabhängiger Komponenten der Entlohnung von SCHIG-Vorständen eine Rolle gespielt hat, wenn ja, auf welcher Grundlage?

Antwort:

Da Frage 2 zu verneinen war, steht auch die Zuerkennung von leistungsabhängigen Komponenten an die Vorstände der SCHIG in keinen wie immer gearteten Zusammenhang mit der Anschaffung der von Ihnen monierten Bücher sondern richtet sich ausschließlich nach den Bestimmungen der Dienstverträge.

Frage 4:

In welchen beiden Jahren wurde zuletzt die leistungsabhängige Komponente der Entlohnung der SCHIG-Vorstände nicht zuerkannt?

Antwort:

Dies entzieht sich meiner Kenntnis. Eine etwaige Zuerkennung liegt in der Verantwortung der Aufsichtsorgane.

Frage 5:

In welcher Funktion und Organisationseinheit war der derzeitige Leiter der Revision des BMVIT zuvor in Ihrem Haus tätig?

Antwort:

Der von Ihnen erfragte Leiter der Abteilung Interne Revision war vor Bestellung in diese Funktion Mitarbeiter in der Abteilung Finanzen und Controlling.

Frage 6:

Waren in dieser Organisationseinheit Ihres Hauses auch als Aufsichtsräte der SCHIG fungierende Beamten tätig, und wenn ja, welche Konsequenzen werden Sie daraus hinsichtlich der Aufklärung der dargestellten Vorgänge ziehen?

Antwort:

Aus der Abteilung Interne Revision sind und waren keine Beamten Aufsichtsräte der SCHIG.

Fragen 7 und 8:

Wie stehen Sie zur Annahme von Geschenken und Vergünstigungen durch RessortmitarbeiterInnen, welche Regelungen werden dazu in Ihrem Haus angewandt?

Antwort:

Die entsprechenden Regelungen sind in den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen, die durch den Nationalrat beschlossen wurden, enthalten.

Mit freundlichen Grüßen

