

2968/AB XXII. GP

Eingelangt am 08.07.2005

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-10.000/0027-I/CS3/2005 DVR:0000175

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol
Parlament
1017 Wien

Wien, 05. Juli 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3054/J-NR/2005 betreffend tatenloses Zusehen von drei Regierungsmitgliedern im BMVIT bei der langfristigen Vorbereitung einer Blamage Österreichs im Schienenverkehrsbereich während des österreichischen EU-Ratsvorsitzes 2006, die die Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde am 12. Mai 2005 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 bis 3:

Aus der Beantwortung der parlamentarischen Anfrage Nr. 2521/J-NR/2005 vom 21. März 2005 geht leider hervor, dass es für die Umsetzung der Eisenbahn-Sicherheitsrichtlinie offenbar noch nicht einmal grundsätzliche Richtungsentscheidungen gibt, obwohl die Umsetzung in weniger als einem Jahr abgeschlossen sein muss.

Wie kann das passieren?

Welche Konsequenzen haben Sie daraus gezogen bzw. werden Sie daraus ziehen?

In der erwähnten Anfragebeantwortung wird zu Frage 1 mitgeteilt: "Jeweils innerstaatlich sind die nötigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften zu erlassen, um der Richtlinie ab 2006 nachzukommen." Und weiter: "Soweit diese Maßnahmen vom Gesetzgeber beschlossen werden müssen, übernimmt mein Ressort die Vorbereitungsarbeiten."

Wann geschieht das endlich?

Wie ist es möglich, dass weniger als ein Jahr vor Ablauf der Umsetzungsfrist erst Vorbereitungsarbeiten in Aussicht gestellt werden können?

Was werden Sie unternehmen, um die in Ihrer Verantwortung liegenden Arbeiten wenigstens jetzt endlich auf den Weg zu bringen?

Die Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit gibt es seit April 2004, die Vorgaben der Richtlinie waren bereits geraume Zeit vorher bekannt.

Weshalb blieb hier soviel Zeit (und zwar mindestens ein Jahr) ungenützt und wurde nicht schon längst mit den Vorbereitungsarbeiten konkret begonnen?

Weshalb haben Sie hier nicht schon im April 2004 die entsprechenden Fristvorgaben gegeben?

Antwort:

Wie in meiner Beantwortung der Anfrage Nr. 2521/J-NR/2005 festgehalten, müssen aufgrund der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit einerseits Regelungen auf Gemeinschaftsebene, wofür noch keine Ergebnisse vorliegen, und andererseits innerstaatliche Maßnahmen getroffen werden. Soweit innerstaatlich Gesetzesmaßnahmen erforderlich sind, bereitet diese mein Ressort vor und zum Unterschied von der Darstellung in der Einleitung zu Ihrer Anfrage ist diese Vorbereitung in vollem Gange und hat bereits Ergebnisse gebracht. Im Vorjahr wurde als erster Schritt die gesetzliche Grundlage für die Ausarbeitung von Sicherheitsvorschriften in Verordnungsform umgesetzt, und für einen weiteren Schritt liegt dem Nationalrat die Regierungsvorlage 681 der Beilagen zur Entscheidung vor, welche die Einrichtung einer unabhängigen Unfalluntersuchungsstelle beinhaltet.

Fragen 4 bis 6:

Es dürfte auch dem BMVIT bekannt sein, dass eine ordentliche legislative Vorbereitung entsprechende Fristen und Zeitläufe erfordert, sofern das Parlament nicht wieder einmal fünf vor (oder nach) zwölf mit irgendwelchen Husch-Pfusch-Lösungen konfrontiert werden soll.

Bis wann wird endlich ein Entwurf für das Begutachtungsverfahren fertiggestellt sein?

Welche Fristen werden sie dafür setzen, damit allen Beteiligten ausreichend Zeit für eine Prüfung bleibt?

Bis wann wird das Begutachtungsverfahren durch das BMVIT ausgewertet sein?

Können Sie ausschließen, dass das Parlament dann kurz vor oder nach zwölf (zum Beispiel erst rund um den April 2006) mit irgendwelchen Husch-Pfusch-Lösungen überfallen wird?

Welche Fristen bzw. Arbeitsaufträge haben Sie hier vorgegeben?

Auch eine Behandlung des Entwurfes im Verkehrsausschuss des Nationalrats kann nicht innerhalb weniger Tage erfolgen, sofern hier eine seriöse Vorgangsweise beabsichtigt sein sollte.

Bis wann wird das Begutachtungsverfahren abgeschlossen und ausgewertet sein, damit dem Verkehrsausschuss anschließend ein brauchbarer und ausgereifter Entwurf zur Behandlung zugewiesen werden kann?

Welche Fristen bzw. Arbeitsaufträge haben Sie hier vorgegeben?

In der erwähnten Anfragebeantwortung mussten Sie zu Frage 2 einräumen, dass offenbar nicht einmal noch Vorgespräche (zum Beispiel mit den Interessensvertretungen) über die zu treffenden Regelungen geführt wurden.

Weshalb ist hier auch noch nichts geschehen?

Weshalb wartet man sogar mit Vorgesprächen bis zum letzten Moment und nimmt in Kauf, dass dann über grundsätzliche Dinge womöglich noch im letzten Augenblick herumgestritten werden muss?

Antwort:

Nach dem Zeitplan der Vorbereitung im bmvit ist vorgesehen, einen weiteren Gesetzesentwurf, der den letzten Schritt zu einer vollständigen Umsetzung auf Gesetzesebene setzt, bis zum Herbst zur allgemeinen Begutachtung zu versenden und mit

den Interessenvertretungen zu erörtern. Der Zeitplan sieht weiters vor, noch im laufenden Jahr die Regierungsvorlage vorzubereiten, um deren parlamentarische Behandlung und Entscheidung und somit rechtzeitige Umsetzung auf Gesetzesebene im Laufe des Frühjahres 2006 zu ermöglichen.

Frage 7:

In der erwähnten Anfragebeantwortung mussten Sie zu Frage 3 sogar eingestehen, dass sich das BMVIT bis heute noch nicht einmal über den Geltungsbereich der künftigen Regelungen irgendwelche Gedanken gemacht hat. Das werde alles erst "innerstaatlich geprüft und letztlich bei der Gesetzesbehandlung zu entscheiden sein."

Wie kann es möglich sein, dass sich das BMVIT nach jahrelanger Kenntnis der zu treffenden Regelungen noch nicht einmal zu Überlegungen über den Geltungsbereich durchringen konnte?

Gibt es hier überhaupt kein Konzept?

Mit welchen vordringlicheren Aufgaben (abgesehen von der legislativen Glanzleistung der Aufgabenausweitung der Staatskommissäre auf noch mehr Sitzungsaufsichten) waren Sie beschäftigt, sodass sogar diese grundsätzlichen Überlegungen zurückgestellt werden mussten?

Welche Fristen bzw. Arbeitsaufträge haben Sie hier vorgegeben?

Antwort:

Die in der Frage wiedergegebene Aussage wurde in Beantwortung der Anfrage Nr. 2521/J-NR/2005 so nicht getroffen, sondern es wurde darauf hingewiesen, dass der bei der Umsetzung zu erfassende Geltungsbereich durch die Richtlinie vorgegeben ist, und dieser wird jedenfalls und richtlinienkonform auch im Gesetzesentwurf vorgesehen. Worüber der Gesetzgeber darüberhinaus entscheiden kann, aber nicht muss, sind allfällige freiwillige Erweiterungen des innerstaatlichen Geltungsbereiches.

Fragen 8 und 9:

In der erwähnten Anfragebeantwortung weisen Sie zu Frage 6 darauf hin, dass das Eisenbahngesetz für Sicherheitsvorschriften im Sinne der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit die Verordnungsform vorsieht. Als Beispiele für derartige Verordnungsregelungen wird auf die Triebfahrzeugführer-Verordnung und die Eisenbahnverordnung 2003 hingewiesen und sollen Ergänzungen vorgesehen sein.

Halten Sie es für eine seriöse Antwort, wenn bei der Umsetzung der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit aus dem Jahr 2004 eine mehr als fünf Jahre alte Verordnung (Triebfahrzeugführer-Verordnung 1999) als "Umsetzungsleistung" hinter dem Ofen hervorgeholt wird?

Gibt es wenigstens für die erforderlichen "Ergänzungen" ein herzeigbares Konzept oder hat sich das BMVIT auch diesbezüglich nach mehr als einem Jahr noch immer nichts überlegt?

Welche "Ergänzungen" sind womöglich konkret vorgesehen?

Welche Fristen bzw. Arbeitsaufträge haben Sie hier vorgegeben?

In der erwähnten Anfragebeantwortung konnten zu Frage 7 nicht einmal über die bis April 2005 zu notifizierenden nationalen Sicherheitsvorschriften brauchbare Angaben gemacht werden, das BMVIT beschränkt sich auf den Hinweis, dass halt irgendetwas mitgeteilt werden wird.

War Ihnen zum Zeitpunkt der Anfragebeantwortung (21. März 2005) noch nicht klar, welche nationalen Sicherheitsvorschriften im April 2005 in Österreich gelten werden? Konnte das BMVIT mittlerweile feststellen, welche nationalen Sicherheitsvorschriften im April 2005 gegolten haben oder ist man hier auch nachher noch auf Vermutungen angewiesen?

Ist der "berühmte" 19. Entwurf der 2. Ausgabe eines UIC-Merkblattes aus dem Talent-Bescheid bei diesen nationalen Sicherheitsvorschriften mit dabei oder gibt es zum davon berührten Bereich jetzt schon konkretere Regelungen?

Welche nationalen Sicherheitsvorschriften wurden der Kommission konkret im April 2005 gemeldet (um Auflistung oder Beigabe der entsprechenden Liste wird ersucht)?

Antwort:

Bereits in meiner Beantwortung der Anfrage Nr. 2521/J-NR/2005 habe ich darauf hingewiesen, dass Sicherheitsvorschriften in der in der Richtlinie verlangten Form in Österreich für einige Bereiche bereits existieren, und dies eben seit dem Jahr ihrer Erlassung. Die Auflistung der bestehenden Vorschriften, die im Detail wesentlich mehr als die beiden hervorgehobenen Beispiele umfasst, wurde erstellt und der Kommission zugeleitet. Sobald die Liste von der Kommission zur Kenntnis genommen ist, wird sie im Internet veröffentlicht.

Was die Erarbeitung weiterer Vorschriften anlangt, so möchte ich klarstellen, dass Vorschriften für die österreichischen Eisenbahnen bestehen und eingehalten werden, sodass es nicht um eine inhaltliche Frage der Sicherheit des laufenden Eisenbahnbetriebes geht. Es geht vielmehr um Vorschriften einer bestimmten unternehmensübergreifenden Qualifikation im Sinne der Richtlinie. Der Arbeitsauftrag für weitere Verordnungsregelungen ist erteilt, und der Zeitplan im bmvit sieht so wie für die Vorbereitung der vollständigen Umsetzung auf Gesetzesebene eine parallele Vorbereitung der weiteren Verordnungsregelungen bis Ende des laufenden Jahres vor.

Fragen 10 und 11:

Alles in allem geht aus der Anfragebeantwortung der parlamentarischen Anfrage 2521/J-NR/2005 vom 21. März 2005 hervor, dass hier nichts geschehen ist, obwohl der dringende Handlungsbedarf allen Beteiligten klar sein müsste.

Durch welche Vorgaben und Maßnahmen werden Sie sicherstellen, dass nicht weiterhin herumgetrödelt wird?

Wie werden Sie die Blamage vermeiden, dass Österreich als EU-Ratsvorsitzland im 1. Halbjahr 2006 die eigene Umsetzung der EU-Eisenbahnsicherheits-Richtlinie schlicht und einfach verbummelt hat?

Das Verkehrsministerium "beheimatet" die größte Dichte an Regierungsmitgliedern aller Ministerien (ein Bundesminister und zwei Staatssekretäre) und einen der größten politischen Büroapparate der Republik (etwa 40 Personen).

Denken Sie, dass zusätzliche Regierungsmitglieder und/oder zusätzliche politische Büroarbeiter erforderlich wären, um eine zeitgerechte Umsetzung der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit zu ermöglichen, und wenn ja, wieviele?

Antwort:

Da die Vorbereitungsarbeiten, soweit sie von meinem Ressort getroffen werden können, zeitgerecht in Angriff genommen wurden und aktuell im Gange sind, erübrigt sich eine weitere Antwort.

Frage 12:

Wann wurden dem BMVIT die ersten Entwürfe bzw. Vorschläge für die Inhalte folgender Richtlinien von der Europäischen Kommission bzw. der zuständigen Generaldirektion der EU übermittelt:

- a) Richtlinie 96/48/EG,
- b) Richtlinie 2001/12/EG,
- c) Richtlinie 2001/13/EG,

- d) Richtlinie 2001/14/EG,
- e) Richtlinie 2001/16/EG,
- f) Richtlinie 2001/42/EG?

Antwort:

Vorweg möchte ich darauf hinweisen, dass es nicht die Vorschläge der Kommission sind, die Umsetzungspflichten auslösen, sondern nur die vom Rat und dem Europäischen Parlament als den legitimierten Organen der gemeinschaftlichen Rechtsetzung erlassenen Richtlinien. Die Frage nach dem Zeitpunkt der Mitteilung des Kommissionsvorschlages möchte ich aber wunschgemäß jeweils beantworten:

- a) 27. Juni 1994;
- b) bis d) 31. Juli 1998;
- e) 10. Dezember 1999.

Die weitere Fragestellung unter f) richtet sich nicht auf eine Richtlinie des Schienenverkehrsbereiches oder des Verkehrs, sondern auf die materienübergreifende Richtlinie über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme schlechthin, sowohl auf nationaler als auch regionaler und lokaler Ebene. Der Kommissionsvorschlag wurde dem gemäß nicht an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie gerichtet. Für die Betreuung dieser Richtlinie auf Bundesebene darf ich auf die federführende Zuständigkeit des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft verweisen.

Frage 13:

Bis wann wären folgende Richtlinien jeweils in nationales Recht umzusetzen gewesen:

- a) Richtlinie 96/48/EG,
- b) Richtlinie 2001/12/EG,
- c) Richtlinie 2001/13/EG,
- d) Richtlinie 2001/14/EG,
- e) Richtlinie 2001/16/EG,
- f) Richtlinie 2001/42/EG?

Antwort:

Als Ende der Umsetzungsfrist sahen die Richtlinien vor:

- a) 8. April 1999;
- b) bis d) 15. März 2003;
- e) 20. April 2003.
- f) Auf die diesbezügliche Antwort zu Fragepunkt 12 wird verwiesen.

Frage 14:

Wann wurde vom BMVIT der Gesetzesentwurf zur Umsetzung der jeweils folgenden Richtlinie zur Begutachtung ausgesandt:

- a) Richtlinie 96/48/EG,
- b) Richtlinie 2001/12/EG,
- c) Richtlinie 2001/13/EG,
- d) Richtlinie 2001/14/EG,
- e) Richtlinie 2001/16/EG,
- f) Richtlinie 2001/42/EG?

Antwort:

Folgende Gesetzesentwürfe mit Regelungsgegenständen nach den Richtlinien hat das bmvit zur Begutachtung versandt:

- a) 23. April 2001;

- b) und d) 8. April 1999 (erste Etappe);
- c) 3. April 2003;
- e) 3. April 2003;

Da sich die Fragestellung unter f) auf die Umsetzung der materienübergreifenden Richtlinie als solche richtet, kann dies von mir nicht beantwortet werden. Was den Vollziehungsbereich des bmvit betrifft, kann mitgeteilt werden, dass mein Ressort es übernommen hat, einen Entwurf für den Teilbereich der in die Bundeszuständigkeit fallenden Verkehrsplanung auszuarbeiten, nachdem ein koordiniertes materienübergreifendes Umsetzungsgesetz nicht zustande kam. Der Entwurf des bmvit wurde am 4. Februar 2005 zur Begutachtung ausgesandt und liegt dem Nationalrat als Regierungsvorlage 995 der Beilagen zur Entscheidung vor.

Frage 15:

Um wie viele Monate liegt der Zeitpunkt der Versendung der Novelle zur Umsetzung der jeweiligen Richtlinie zur Begutachtung nach dem Ende der in der Richtlinie jeweils festgelegten Frist zur Umsetzung:

- a) Richtlinie 96/48/EG,
- b) Richtlinie 2001/12/EG,
- c) Richtlinie 2001/13/EG,
- d) Richtlinie 2001/14/EG,
- e) Richtlinie 2001/16/EG,
- f) Richtlinie 2001/42/EG?

Antwort:

Dass ein Gesetzesentwurf erst um Monate nach Ende der in Fragepunkt 13 genannten Fristen zur Begutachtung versandt wurde, betraf bei den in den Vollziehungsbereich des bmvit fallenden Richtlinien des Schienenverkehrssektors nur die unter a) angesprochene Richtlinie. Ich muss erläuternd hinzufügen, dass es um die Umsetzung der ersten derartigen Richtlinie aus dem Jahr 1996 ging, die nur die Vorgehensweise zur Interoperabilität im Hochgeschwindigkeitsverkehr regelte, während die von der Kommission dazu vorzulegenden eigentlichen technischen Regelungen erst in den folgenden Jahren gelangen. Die Verzögerung hat also den sachlichen Hintergrund in der komplizierten Regelungsmaterie, die „Neuland“ für den Schienenverkehrssektor bedeutete. Nicht zuletzt erfordert das Legalitätsgebot der österreichischen Rechtssetzung, dass die konkreten Inhalte einer gesetzlichen Regelung in dieser enthalten sein müssen. Dies war bei der Richtlinie 96/48 eben nicht der Fall, da die zugehörigen technischen Spezifikationen für Interoperabilität (TSI) erst in den folgenden Jahren von der EU-Kommission ausgearbeitet wurden.

Frage 16:

Um wie viele Monate liegt der Zeitpunkt der Versendung der Novelle zur Umsetzung der jeweiligen Richtlinie zur Begutachtung nach der Veröffentlichung des Entwurfes der Kommission bzw. der zuständigen Generaldirektion für die Richtlinie:

- a) Richtlinie 96/48/EG,
- b) Richtlinie 2001/12/EG,
- c) Richtlinie 2001/13/EG,
- d) Richtlinie 2001/14/EG,
- e) Richtlinie 2001/16/EG,
- f) Richtlinie 2001/42/EG?

Antwort:

Zu dieser Frage möchte ich zunächst - wie schon zu Fragepunkt 12 ausgeführt - feststellen, dass die dort genannten Zeitpunkte des Vorliegens des Kommissionsvorschlages nicht für die Umsetzungsfristen maßgeblich sind. Die Frage nach der Zeitspanne bis zu einer Begutachtungsaussendung sei aber auch wunschgemäß jeweils beantwortet wie folgt:

- a) 81 Monate;

- b) und d) 8 Monate (erste Etappe);
- c) 56 Monate;
- e) 39 Monate.
- f) Auf die diesbezügliche Antwort zu Fragepunkt 12 wird verwiesen.

Frage 17:

Um wie viele Monate liegt der Zeitpunkt des Inkrafttretens der Novelle zur Umsetzung der jeweiligen Richtlinie nach dem Ende der Frist zur Umsetzung der Richtlinie:

- a) Richtlinie 96/48/EG,
- b) Richtlinie 2001/12/EG,
- c) Richtlinie 2001/13/EG,
- d) Richtlinie 2001/14/EG,
- e) Richtlinie 2001/16/EG,
- f) Richtlinie 2001/42/EG?

Antwort:

Die gesetzlichen Maßnahmen traten teils vor, teils - und dies aus den aufgezeigten sachlichen Gründen - nach Ende der zu Fragepunkt 13 genannten Fristen in Kraft.

Dass Gesetzesmaßnahmen erst Monate danach in Kraft traten, betraf:

- a) 37 Monate (der besondere Hintergrund wurde zu Frage 15 ausgeführt);
- c) 14 Monate;
- e) 13 Monate.

Fragen 18 und 19:

Weshalb war das BMVIT trotz der zur Verfügung stehenden teilweise mehrere Jahre langen Frist mit einer fristgerechten Umsetzung der jeweiligen Richtlinie überfordert:

- a) Richtlinie 96/48/EG,
- b) Richtlinie 2001/12/EG,
- c) Richtlinie 2001/13/EG,
- d) Richtlinie 2001/14/EG,
- e) Richtlinie 2001/16/EG,
- f) Richtlinie 2001/42/EG?

Welche Maßnahmen wurden von zuständigen freiheitlichen Verkehrsministern aufgrund des regelmäßigen Scheiterns des BMVIT an fristgerechten EU-Umsetzungen im Bereich-Schienerverkehr gesetzt?

Antwort:

Das bmvit war in keinem Fall bei der Vorbereitung von gesetzlichen Maßnahmen zur Umsetzung überfordert. Die Gründe für das allgemeine und sachimmanente Phänomen zeitlicher Verzögerungen bei der Umsetzung dieser komplizierten neuen Materien in innerstaatliche Gesetze habe ich in meiner Beantwortung der Anfrage Nr. 2572/J-NR/2005 und in der Beantwortung der Anfrage Nr. 1061/J-NR/2003 ausführlich erläutert. Auf diese Beantwortungen darf ich verweisen. Österreichischerseits wurden die jeweils aus der Sache begründbaren Verzögerungen bei der gesetzlichen Umsetzung in allen diesen Fällen so in Grenzen gehalten, dass Österreich zum Unterschied von anderen Mitgliedstaaten in keinem der Fälle im Schienenverkehrsbereich wegen einer Vertragsverletzung verurteilt worden oder geklagt ist.

Von den allgemeinen Umsetzungsproblemen innerhalb der gemeinschaftsrechtlich knapp vorgegebenen Fristen überhaupt losgelöst zu sehen ist die Wahrnehmung der österreichischen Interessen für laufende Agenden. Diese Interessen wurden in keinem Fall beeinträchtigt, sondern selbstverständlich uneingeschränkt wahrgenommen, und sie werden weiter wahrgenommen, unabhängig von einem Ratsvorsitz.

Frage 20:

Welche Richtlinien im Bereich Eisenbahn, die vom Apparat des BMVIT seit 1999 umzusetzen gewesen wären, wurden in der in der jeweiligen Richtlinie festgelegten Frist umgesetzt?

Antwort:

Wie ich bereits angemerkt habe, ist es in den Fällen der Richtlinien 2001/12/EG und 2001/14/EG möglich gewesen, etliche für die Erfüllung der Vorgaben dieser Richtlinien nötigen gesetzlichen Regelungen schon vorher zu erfüllen, weil sich die Zweckmäßigkeit hierzu schon aus dem Sachzusammenhang bei der ersten Öffnung des Schienenverkehrsmarktes zeigte und ergab.

Frage 21:

Können Sie ausschließen, dass die mangelhafte Qualität der Arbeit des BMVIT im Bereich Eisenbahn, wie z.B. in den oben gezeigten Beispielen, die Vertretung österreichischer Interessen in der EU behindert?

Antwort:

Ja, das kann ich ausschließen.

Fragen 22 und 23:

Können Sie verbindlich ausschließen, dass aus taktischen oder aus anderen Gründen von einem Minister gewünscht wurde, dass eine Richtlinie verspätet umgesetzt wird?

Können Sie verbindlich ausschließen, dass das BMVIT die Umsetzung einer oder aller dieser Richtlinien absichtlich verzögert hat, z.B. durch bewusst verursachten unnötigen Zeitdruck zur Vermeidung unangenehmer Begutachtungsverfahren?

Bei der Beurteilung der Frage, weshalb der jeweilige freiheitliche Verkehrsminister bei der Führung seines Ressorts im Bereich Schienenverkehr/Gemeinschaftsrecht versagt hat, und der jeweilige freiheitliche Verkehrsminister auch bei den darauf folgenden Richtlinien es nicht geschafft hat, den BMVIT-Output positiv zu beeinflussen, ist der jeweilige Kenntnisstand entscheidend.

Antwort:

Als Verkehrsminister kann ich das ausschließen. Es ist auch kein anderes Mitglied der Bundesregierung mit einem derartigen Ansinnen an mich herangetreten.

Fragen 24 bis 26:

Wann wurde der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie über die nicht fristgerechte Umsetzung der Richtlinien informiert:

- a) Richtlinie 96/48/EG,
- b) Richtlinie 2001/12/EG,
- c) Richtlinie 2001/13/EG,
- d) Richtlinie 2001/14/EG,
- e) Richtlinie 2001/16/EG,
- f) Richtlinie 2001/42/EG?

Wann wurde das Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten über das Scheitern des BMVIT bei einer fristgerechten Umsetzung der Richtlinien informiert:

- a) Richtlinie 96/48/EG,
- b) Richtlinie 2001/12/EG,
- c) Richtlinie 2001/13/EG,
- d) Richtlinie 2001/14/EG,

- e) Richtlinie 2001/16/EG,
- f) Richtlinie 2001/42/EG?

Waren anderen Regierungsmitgliedern, etwa der Bundesministerin für auswärtige Angelegenheiten oder dem Bundeskanzler, die oben dargestellten Zustände im BMVIT im Bereich Schienenverkehr/EU-Umsetzung bekannt?

Antwort:

Abgesehen von den üblichen mündlichen Unterrichtungen und laufenden Kontakten ist eine ausführliche Information und Stellungnahme schriftlich dokumentiert:

- a) 15. September 1999;
- b) bis d) 15. Mai 2003 (letzte Etappe);
- e) 27. Juni 2003.
- f) Auf die diesbezügliche Antwort zu Fragepunkt 12 wird verwiesen.

Fragen 27 bis 30:

Welche Schritte könnten diese anderen Regierungsmitglieder setzen, um freiheitliche Verkehrsminister beim nötigen Heben von Qualität und Tempo der Arbeit des BMVIT im Bereich Schienenverkehr/Gemeinschaftsrecht auf ein gemeinschaftsrechtskonformes, zumutbares Niveau zu unterstützen?

Welche anderen Richtlinien der EU im Bereich Eisenbahn sind gemäß den in den Richtlinien festgelegten Fristen zu welchem Zeitpunkt innerhalb der nächsten 24 Monate umzusetzen?

Für welche der innerhalb der nächsten 24 Monaten umzusetzenden Richtlinien der EU im Bereich Eisenbahn liegen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bereits Entwürfe zur Umsetzung vor?

Bis wann wird der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie das Management seines Ressorts endlich soweit in den Griff bekommen, dass die Leistungen im Bereich Eisenbahn/Schienenverkehr auf das erforderliche Niveau gehoben werden können?

Antwort:

Die nächsten Umsetzungstermine sind für den ersten Schritt nach der RL 2004/51/EG in Teiladaption der RL 2001/12/EG der 31. Dezember 2005; für die RL 2004/49/EG über die Eisenbahnsicherheit und die RL 2004/50/EG in Teiladaption der Interoperabilitätsrichtlinien jeweils der 30. April 2006.

Im Übrigen kann ich nur nochmals festhalten, dass das bmvit die Vorbereitung - wie übrigens in vorangegangenen Gesetzgebungsperioden auch - vorantreibt. Die beiden ersten Schritte zur Umsetzung der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit sind bereits erfolgt, und die Vorlage eines weiteren Entwurfes steht - wie erwähnt - bevor.

Mit freundlichen Grüßen