
3965/AB XXII. GP

Eingelangt am 27.04.2006

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-10.000/0006-I/CS3/2006 DVR:0000175

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 W i e n

Wien, . April 2006

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4018/J-NR/2006 betreffend das beabsichtigte neue Eisenbahngesetz: Versinkt das österreichische Eisenbahnwesen durch Überforderung in Ihrem Bereich endgültig im Chaos, bei gleichzeitig weiterem Ausbau der bestehenden Defizite bei Gesundheits- und Umweltschutz?, die die Abgeordneten Moser, Freundinnen und Freunde am 28. Februar 2006 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Bereits seit einem Jahr wurde der Verkehrsminister in mehreren parlamentarischen Anfragen auf die schleppende Umsetzung der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit durch das BMVIT aufmerksam gemacht. Trotzdem hat es noch ein weiteres Jahr gedauert, bis das BMVIT überhaupt einmal reagiert und einen Entwurf fertig gestellt hat.

- a) Was sagen Sie dazu?
- b) Was haben Sie gegen die Lethargie Ihres Beamtenapparats unternommen?

- c) Welche Veranlassungen haben Sie getroffen, als sie durch die parl. Anfragen auf die Säumigkeit Ihres Ressorts aufmerksam gemacht wurden?
- d) Finden Sie es richtig, dass die Umsetzung wichtiger Regelungen jahrelang verschleppt wird und erst kurz vor Ende der Umsetzungsfrist (April 2006) ein weder ausgereiftes noch ausgehandeltes Papier überfallsartig auf den Tisch kommt?

Antwort:

Die Richtlinien des so genannten zweiten Eisenbahn-Paketes dienen einem weiteren Schritt zur Öffnung des Schienenverkehrsmarktes. Eine der Richtlinien ist die über die Eisenbahnsicherheit. Das Richtlinienpaket erfordert etliche Maßnahmen zur Umsetzung, und zwar solche auf Ebene der Gemeinschaft selbst und innerstaatlich auf Gesetzesebene und auf Verordnungsstufe. Was die in der Frage angesprochene Vorbereitung für die Gesetzesebene angeht, ist klarzustellen, dass das BMVIT diese Vorbereitung unabhängig von parlamentarischen Anfragen und ergebnisorientiert in Angriff genommen und durchgeführt hat.

Fragen 2 und 7:

Während Ihr Haus bei der Umsetzung der Richtlinie für die Eisenbahnsicherheit über Jahre hinweg ohne Ergebnis „nachdenken“ durfte, hatten nun die beteiligten Stellen innerhalb von nicht einmal vier Arbeitswochen zu einem zentimeterdicken Gesetzesentwurf Stellung zu nehmen, der für die Entwicklung der Eisenbahnen in den nächsten Jahren entscheidend sein wird. Eine derart unausgewogene Vorgangsweise gibt es in keinem anderen Verkehrsbereich.

- a) Halten Sie diese Vorgangsweise für angemessen?
- b) Wussten Sie von dieser Vorgangsweise?
- c) Halten Sie von Ihrem Haus vorgegebene Überrumpelungstaktik durch eine knappe Begutachtungsfrist quer über die Weihnachtszeit für ein derart umfangreiches und folgenreiches Gesetz für angemessen?
- d) Weshalb ist es erforderlich, die Beteiligten zu überrumpeln, anstatt sich einer angemessenen Diskussion zu stellen – soll diese womöglich verhindert werden?

Wie begegnen Sie jeweils folgender in Anbetracht der langen Vorbereitungszeit entlarvenden Kritik an Ihrem Entwurf (bei der angeführten Auswahl handelt es sich nur um einen kleinen Teil der im Begutachtungsverfahren geäußerten Kritik):

- a) fehlende EU-Konformität in mehreren Punkten
- b) fehlende Verfassungskonformität in mehreren Punkten
- c) fehlende Konformität der Darstellung der finanziellen Auswirkungen mit den Vorgaben des Bundeshaushaltsgesetzes
- d) fehlende verbindliche nationale Sicherheitsnormen
- e) fehlende zeitliche Abstimmung mit der Umsetzung der RL 2005/47/EG
- f) fehlende hoheitliche Kontrolle und Überwachung, richtlinienwidrige Übertragung dessen an Externe
- g) fehlende Umsetzung des zweistufigen Aufbaus von Sicherheitsmanagement und – bescheinigung
- h) Abweichung von Richtlinienvorgaben bei das Personal betreffenden Nachweisen
- i) vergessene Umsetzung von Artikel 25 der EU-Richtlinie
- j) fehlendes Festschreiben sicherheitsbehördlicher Funktionen des BMVIT
- k) gegenüber der Richtlinie eingeschränkte Definition gemeinsamer Sicherheitsziele
- l) weitere Verschlechterung (statt der überfälligen Verbesserung) der Anrainerrechte im

- Eisenbahnrecht, sowie generelle vielfältige Kritik an der umfassenden Neuregelung von Baugenehmigungs- und Betriebsbewilligungsverfahren
- m) Plan der Behördenzuständigkeit nach Unternehmenssitz wegen der damit verbundenen Einladung zum „Ausflaggen“ (mit allen zB aus dem Straßengüterverkehr bekannten negativen Folgen für die Sicherheit) abzulehnen
 - n) Fragwürdige Ideen und unsachliche Begründungen im geplanten §14
 - o) Fehlende EU-Konformität hinsichtlich Abschwächung und Unvollständigkeit von Zuverlässigkeitskriterien
 - p) Defensiver Zugang zum Thema Angebotsausrichtung
 - q) Weitere Erleichterung von Einstellungen und Auflassungen
 - r) Umgehung des Verkehrs-Arbeitsinspektorats in eisenbahnrechtlichen Verfahren
 - s) Unzureichender Gesundheits- und Umweltschutz bei Bauvorhaben
 - t) Nicht nachvollziehbare Verzerrungen in den Strafbestimmungen
 - u) Verfahrensverzögerung durch unübersichtliche Zuständigkeiten
 - v) Undurchschaubarkeit von Zuständigkeiten an Netzteilschnittstellen
 - w) Fehlende österreichweit einheitliche Rahmenbedingungen
 - x) Entbehrlichkeit der Externalisierung zahlreicher Überprüfungsaufgaben
 - y) Entfall der Regelungen für den Feuerbereich trotz unverändertem Regelungsbedarf
 - z) Datenschutzrechtliche Unzulänglichkeit?

Antwort:

Bei der Vorbereitung für die Gesetzesebene hat das BMVIT umfassende Ergebnisse vorzuweisen. Zunächst ist als erstes Teilergebnis die Gesetzesgrundlage für die Einrichtung der Unfalluntersuchungsstelle anzuführen, die bereits im Vorjahr parlamentarisch beschlossen wurde, und als zweites Teilergebnis die ebenfalls bereits im Vorjahr beschlossene Änderung des Eisenbahngesetzes über die Zugangsrechte. Als Ergebnis der Vorbereitung zur kompletierenden Umsetzung auf Gesetzesebene ist eine umfassende Gesetzesentwurfsvorlage fertiggestellt.

Der vorangehende Ministerialentwurf war einer Begutachtung mit Sechs-Wochen-Frist unterzogen worden, die im Bedarfsfall noch verlängert wurde. In den Stellungnahmen gab es der Natur eines umfangreichen Gesetzesentwurfes entsprechend etliche Anmerkungen, nicht aber in Form der in der Anfrage generalisierten Kritikpunkte. Die Begutachtungsergebnisse wurden in mehreren Besprechungsrunden insbesondere mit den Interessenvertretungen diskutiert. In einigen Punkten wurde der Entwurf auch adaptiert, wobei geachtet wurde, die Umsetzungserfordernisse und Verfahrenserleichterungen beizubehalten. Die Vorgangsweise ist nicht nur eine bei der Gesetzesvorbereitung übliche sondern halte ich auch für eine angemessene.

Frage 3:

Bereits bisher hat sich das Eisenbahngesetz nicht gerade durch besondere Übersichtlichkeit oder leichte Lesbarkeit ausgezeichnet. Das liegt auch an der eigenartigen Durchmischung von Regelungen aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts mit EU-Vorgaben der letzten Jahre. Nach dem neuen Gesetzesvorschlag soll alles noch unübersichtlicher werden, reihenweise werden so genannte „a-b-c-Paragraphen“ dazugepfercht. Es soll jetzt neu § 9 bis § 9b, § 14 bis § 14f, §15 bis § 15k, § 16 bis § 16f, § 18 bis § 18d usw. Die bisherigen §§ 32 bis 37 werden zu § 31 bis § 31f, § 32 bis § 32e, § 33 bis § 33c, § 34 bis § 34c usw. Daneben wird aber auch noch fleißig umnummeriert und herumgeschoben: Die bisherigen „§ 15-Personen“ werden im Gesetzesentwurf zu

„§ 40-Personen“, die nicht-öffentlich Eisenbahnen übersiedeln von § 51 auf § 17 usw. Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, dass so wie das Begutachtungsverfahren gleich auch das Eisenbahngesetz selbst so unübersichtlich wie nur möglich gemacht werden soll. Ein derartiges Durcheinander gibt es in keinem anderen Verkehrsrechtsbereich.

- a) Halten Sie es für sinnvoll, wichtige Gesetze für die österreichische Verkehrswirtschaft so unübersichtlich zu gestalten?
 b) Was spricht dagegen, das Gesetz neu und übersichtlich zu erlassen und „a-bis-f-Paragrafen“ Spielereien bleiben zu lassen?

Antwort:

Dass das Eisenbahngesetz durch die vielen Einfügungen nicht mehr so übersichtlich ist wie zur Zeit des alten geschlossenen Eisenbahnmarktes liegt am Umstand der regulierten Marktöffnung. Diese erfolgt regelungstechnisch vom Gemeinschaftsrecht her nur schrittweise und in relativ kurzen Zeitabständen, sodass innerstaatlich jeweils Gesetzesänderungen vorbereitet werden müssen.

Frage 4:

Bereits in den vergangenen Jahren wurden – auf Grund der missglückten Regelungen in den vorangegangenen Novellen zum Eisenbahngesetz – die Bestimmungen über die Behördenzuständigkeit zwischen Bezirksverwaltungsbehörde, Landeshauptmann und Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie aufgesplittet. Ein derart verwachsenes Durcheinander gibt es in keinem anderen Verkehrsrechtsbereich. Wertvolle Ressourcen der verschiedenen zuständigen Verwaltungsbehörden wurden an Stelle von Genehmigungsverfahren für Zuständigkeitsabklärungen verschleudert. In einer Reihe von Fällen konnten nach Erfahrungen in den Eisenbahnunternehmen nicht einmal die „Spezialisten“ im BMVIT eine klare Auskunft geben, wer eigentlich zuständig sein soll. Dieses Durcheinander wird durch den Gesetzesentwurf nicht endlich in Ordnung gebracht, sondern sogar noch weiter verschärft. Man kann sich des Eindruckes nicht erwehren, dass im BMVIT „aktenweise“ ins Gesetz hineingeschrieben wurde, was man gerne weiter selbst machen möchte und was nicht mehr. Nach dem neuen Gesetzesentwurf soll z.B. innerhalb der vielen verschiedenen Eisenbahnbehörden der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Behörde zuständig sein für (Originaltext des Entwurfes):

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist als Behörde zuständig für:

1. alle Angelegenheiten der Hauptbahnen einschließlich des Verkehrs auf Hauptbahnen;
2. folgende Angelegenheiten von Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind:
 die Entscheidung über Anträge nach §§ 14a, 14c und 14d, die Erklärung nach § 28 Abs.3, die Entscheidung über Anträge nach § 21 Abs.4, § 21a, § 25 und § 28 Abs. 1;
3. folgende Angelegenheiten von Nebenbahnen, die nicht mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind:
 die Entscheidung über Anträge nach §§ 14a, 14c und 14d, die Erklärung nach § 28 Abs.3, die Erteilung von Bewilligungen nach § 28 Abs.1;
4. folgende Angelegenheiten von Eisenbahnverkehrsunternehmen:
 Genehmigungen nach § 21 Abs. 4, § 21a und § 37a;

für die in den §§ 13 Abs. 2, 19a, 19b Abs. 2, 21 Abs. 5, 22 Abs. 4 und 7, 26, 27, 30 Abs. 2, 37b, 37c und 37d geregelten Angelegenheiten;

5. folgende Angelegenheiten von solchen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die sowohl Hauptbahnen, als auch solche Nebenbahnen betreiben, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind:

Ausstellung, Neuausstellung und der Entzug von Sicherheitsgenehmigungen; Mitteilung gemäß § 38d;

6. die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung, eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung und Betriebswilligung für Eisenbahnanlagen oder eisenbahntechnische Einrichtungen, die über den Betrieb von oder den Verkehr auf einer Hauptbahn hinaus auch dem Betrieb von oder dem Verkehr auf einer Nebenbahn, einer Straßenbahn oder einer nicht-öffentlichen Eisenbahn dienen;

7. die eisenbahnrechtliche Bauartgenehmigung und die Betriebswilligung für Schienenfahrzeuge, die sowohl zum Betrieb auf Hauptbahnen, als auch zum Betrieb auf Nebenbahnen, Straßenbahnen oder nicht-öffentlichen Eisenbahnen bestimmt sind.“

a) Kennen Sie sich selbst noch aus?

b) Halten Sie eine derartige Zersplitterung von Zuständigkeiten für zeitgemäß

c) und sinnvoll, oder teilen Sie die mehrfachen Anmerkungen in der Begutachtung zum Widerspruch dessen zu Bemühungen um Verwaltungsreform, Effizienz etc?

d) Halten Sie es für sinnvoll, Verwaltungsbehörden und Eisenbahnen mit komplizierten Zuständigkeitsregelungen zu sekkieren, während gleichzeitig die Arbeit liegen bleibt und Projekte nicht rechtzeitig genehmigt werden können, trotz hohen und unter Ihrer Mitverantwortung weiter gestiegenen verkehrspolitischen wie arbeitsmarktpolitischen Problemdrucks in Österreich?

e) Was – außer offensichtlich Ihrem Unwillen oder Ihrer Überforderung, hier durchzugreifen – spricht dagegen, hier zu einer übersichtlichen Struktur zurückzufinden?

Antwort:

Die vorgeschlagene Zuständigkeitsaufteilung entspricht dem mit dem Deregulierungsgesetz 2001 eingeschlagenen Weg, dass der Bundesminister als zentrale Eisenbahnbehörde dort tätig werden soll, wo dies für einen einheitlichen Vollzug am Haupt- und Nebenbahnnetz zweckmäßig erscheint, und das wird im Einzelnen aufgelistet.

Fragen 5 und 6:

Trotz der Reduktion Ihrer Aufgaben im Eisenbahnbereich lässt der Entwurf weder eine entsprechende Entwicklung bei der Eisenbahnbehörde noch ein Überdenken des Staatskommissärswesens (Sitzungsaufsicht mit Körpergeld und ohne Verantwortung) erkennen, im Gegenteil. Zur weiteren Entlastung wollen Sie sich offenbar auch noch der Prüfung von Eisenbahnprojekten entledigen. Ab sofort müssen die Eisenbahnunternehmen auch noch ihre Projekte selbst prüfen lassen, bevor sie dem BMVIT überhaupt vorgelegt werden dürfen. Auch dafür müssen von den Unternehmen wiederum kostspielige Leistungen Externer zugekauft werden.

a) Finden Sie das richtig?

b) Wieso ist es nicht möglich, Aufsichtskapazitäten von der umfangreichen Sitzungsaufsicht (Staatskommissäre) abzuziehen und eine vernünftige Aufsichtstätigkeit des BMVIT anstelle der kostspieligen Selbstprüfung der Unternehmen durch Externe durchzuführen?

c) Aus welchen Gründen wird die Gruppe der kostspieligen externen Prüfer (Anstalten,

Ziviltechniker, akkreditierte Stellen usw.) auf Kosten der österreichischen Eisenbahnunternehmen derart großzügig bedient?

- d) Halten Sie diese Schwächung (zusätzliche beträchtliche Kostenbelastung) des Verkehrsträgers Eisenbahn gegenüber den anderen Verkehrsträgern für sinnvoll und gerechtfertigt?
- e) Welches verkehrspolitische Konzept soll damit umgesetzt werden?
- f) Welches sonstige Konzept wird damit umgesetzt?

Wie ist es möglich, dass in Ihrem Haus – ein Bundesminister bzw. Vizekanzler, zwei Staatssekretäre, vier politische Büros mit insgesamt ca. fünfzig MitarbeiterInnen – sichtlich niemand Zeit findet, hier Ordnung zu schaffen und für brauchbare Legistik und akzeptable Vorgangsweise anstelle maximalen Abschiebens von Verantwortlichkeiten zu sorgen? Muss man befürchten, dass Sie und Ihr Umfeld völlig mit Parteiangelegenheiten, Reiseplanung, dem Schaffen von Politposten (aktuell: N.N. – „Projektkoordinator für Infrastrukturvorhaben“), Intrigen auf Grundlage von FCG-Interventionen und zahlreichen Unsinnprojekten von Minister-Blaulicht bis Tempo 160 ausgelastet sind?

Antwort:

Die Auslagerung einer eisenbahntechnischen Begutachtung anhand konkreter Vorhaben betrifft eine spezifische Prüfung im Verfahren; sie hat nichts mit einer Sitzungsaufsicht in Organen der Eisenbahnunternehmen zu tun. Diese Auslagerung entspricht vielmehr einem klaren sachlichen Konzept, das gemeinschaftsrechtlich entwickelt wurde („new approach“-Richtlinien) und sich nicht nur auf den Eisenbahnbereich beschränkt.

Fragen 8 bis 16:

Wie werden Sie konkret und im einzelnen sicherstellen, dass im Zuge der geplanten Novellierung des Eisenbahngesetzes die Nachbarrechte im Sinne einer Vereinheitlichung nach oben an umweltschutzrechtliche Standards angepasst, also verbessert werden statt wie von Ihnen geplant weiter beschnitten werden?

Ist Ihnen bewusst, dass Sie bzw. Ihr Haus eine Änderung des Eisenbahngesetzes vorlegen, die die bestehenden Defizite hinsichtlich Gesundheits- und Umweltschutz nicht beseitigt? Wie wollen Sie dies gegenüber den Betroffenen verantworten?

Ist Ihnen bewusst, dass Sie bzw. Ihr Haus eine Änderung des Eisenbahngesetzes vorlegen, die die bestehenden Defizite hinsichtlich Gesundheits- und Umweltschutz nicht nur nicht beseitigt, sondern sogar noch ausbaut? Wie wollen Sie gegenüber den Betroffenen diese weitere Schlechterstellung verantworten?

Wie werden Sie drohenden Verkomplizierungen und damit Umsetzungerschwernissen bei innovativen Betriebsformen – etwa Stadt-Regional-Bahnen – durch die geplante Novelle entgegenzutreten?

Werden Sie in Verbesserung des unbrauchbaren Begutachtungsentwurfs (vgl. § 31e) in der Regierungsvorlage Gesundheits- und Belästigungsschutz der Nachbarn von Eisenbahnen als Genehmigungskriterium aufnehmen?

Werden Sie in Verbesserung des unbrauchbaren Begutachtungsentwurfs (vgl. § 31e) in der Regierungsvorlage Umweltschutzes als Genehmigungskriterium aufnehmen?

Werden Sie in Verbesserung des unbrauchbaren Begutachtungsentwurfs (vgl. § 31d) in der Regierungsvorlage Auflagen und Bedingungen zugunsten obiger Schutzbereiche in die Genehmigung aufnehmen?

Werden Sie in Verbesserung des unbrauchbaren Begutachtungsentwurfs (vgl. § 31d) in der Regierungsvorlage Parteistellung für alle im Einwirkungsbereich der geplanten Eisenbahn dauernd wohnhaften Nachbarn im Baugenehmigungsverfahren aufnehmen?

Werden Sie in Verbesserung des unbrauchbaren Begutachtungsentwurfs (vgl. § 31b) in der Regierungsvorlage die Auswirkungen auf die Gesundheit der Nachbarn und auf die Umwelt in den Bauentwurf aufnehmen?

Antwort:

Der Entwurf ist aus den aufgezeigten Gründen eine nicht nur brauchbar sondern sachadäquat vorbereitete Grundlage für die Gesetzgebung.

Der Gesundheits- und Umweltschutz ist nicht Regelungsgegenstand der hier notwendigen Anpassungen im Eisenbahngesetz, weshalb die diesbezüglichen bisherigen Regelungen im eisenbahngesetzlichen Verfahren unberührt bleiben.

Fragen 17 und 18:

Werden Sie in Verbesserung des unbrauchbaren Begutachtungsentwurfs (vgl. § 35) in der Regierungsvorlage auf baugenehmigungsfreie Vorhaben verzichten?

Werden Sie in Verbesserung des unbrauchbaren Begutachtungsentwurfs (vgl. § 31a) in der Regierungsvorlage auf die Richtigkeitsvermutung für Gutachten des Bauwerbers verzichten?

Antwort:

Nein, es besteht kein Anlass, auf genehmigungsfreie Vorhaben und Gutachten der Bauwerber zu verzichten, die als verfahrenserleichternde und verfahrensstraffende Instrumente vorgeschlagen sind.

Mit freundlichen Grüßen