
1061/J XXII. GP

Eingelangt am 12.11.2003

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

ANFRAGE

der Abgeordneten Haidlmayr, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Vernichtung von Steuergeld

durch die wiederholte und fortgesetzte Nichtumsetzung von Richtlinien der EU im Eisenbahnbereich durch das BMVIT.

Die EU sieht nicht erst seit dem Europäischen Jahr der Menschen mit Behinderungen die Verwirklichung von deren Rechten und Anliegen als notwendig an. Der Apparat des Verkehrsressorts hingegen konnte allen Anzeichen nach nicht einmal durch das Europäische Jahr der Menschen mit Behinderungen zu dem längst überfälligen Gesinnungswandel gebracht werden.

Sie sind seit 28. Februar 2003 für das Verkehrsressort verantwortlich, daher können Ihnen die vielen Fehler und Versäumnisse im Eisenbahnbereich vor dieser Zeit nicht zum Vorwurf gemacht werden.

Auch haben Vertreter von Organisationen behinderter Menschen den Eindruck gewonnen, dass Sie auf dem bisher vom BMVIT schlecht oder gar nicht beachteten Gebiet der Interessen behinderter Menschen die längst überfällige Kurskorrektur vollziehen wollen. Viel stärker ist aber der Eindruck, dass sich der Apparat Ihres Ministeriums diesen überfälligen Modernisierungen aus unklaren Motiven hartnäckig widersetzen und im "lieb gewonnenen" Trott verharren möchte. Ohne das Aufbrechen dieser verkrusteten Strukturen läuft das Verkehrsressort im Eisenbahnbereich aber Gefahr, weiterhin nicht nur für die Nichtbeachtung der Rechte behinderter Menschen sondern auch für die weitere Vernichtung von Steuergeldern verantwortlich zu sein.

Wir gehen davon aus, dass Sie die folgenden Fragen beantworten sowie endlich annehmbare Vorgangsweisen des Ressorts durchsetzen werden, so dass hinkünftig Fragen zu diesen Themen nicht mehr notwendig sein werden.

Durch den anscheinend unerträglich sorglosen Umgang des BMVIT mit dem Gemeinschaftsrecht werden nicht nur die Rechte und Anliegen von Menschen mit Behinderungen missachtet, die Republik läuft auch Gefahr, Fördermittel der Gemeinschaft zu verlieren und andere finanzielle Schäden zu erleiden.

Weiters hat die wiederholte, jahrelange Nicht-Umsetzung von Richtlinien der EU im Eisenbahnbereich folgende mögliche Folgen:

- mangelnder Wettbewerb aufgrund der Nicht-Umsetzung der Richtlinie 2001/12/EG und damit nicht marktkonforme Preise sowie kein Druck, die Qualität auch im Bereich der Behindertengerechtigkeit anzupassen
- mangelnde Marktchancen für österreichische Eisenbahnen in der EU aufgrund der Nicht-Umsetzung der geänderten Rahmenbedingungen zu Konzessionen
- Gefährdung von Fördermitteln der EU für österreichische Projekte, da EU-Mittel nur bei Einhaltung der Richtlinien ausgeschüttet werden dürfen
- etc. etc.

Der Umgang des BMVIT mit Richtlinien der EU im Eisenbahnbereich hat schon einmal dazu geführt, dass die Kommission Schritte gemäß Art. 226 EGV gegen die Republik Österreich einleiten musste.

Es fällt auf, dass das Verkehrsressort bei den letzten Novellierungen des Eisenbahngesetzes wie ein getriebener agiert, scheinbar ohne Plan und eigenes Konzept. Nur so ist z.B. zu erklären, dass der Entwurf für ein Seilbahngesetz, GZ.: 239230/3-II/Sch3-2003 vom 17. Februar 2003 mit dem knapp danach ausgesandten Entwurf für eine Novelle zum Eisenbahngesetz GZ: 210.501/12-II/Sch1-2003 vom 24. März 2003 nicht abgestimmt war.

Vielleicht hatte man im Verkehrsressort keine andere brauchbare Idee, wie man das antiquierte Eisenbahn-Enteignungsgesetz auch weiterhin für Betonmasten auf Skipisten missbrauchen kann, wenn ein Eigentümer nicht freiwillig weichen will.

Gerade in diesem Zusammenhang stellt sich uns die Frage, ob Sie von den verantwortlichen Beamten vollständig und richtig informiert wurden, oder ob wesentliche Vorgänge verheimlicht werden.

Auch gleicht die Häufung von Novellierungen des Eisenbahngesetzes in den letzten Jahren einem Hinterherlaufen nach längst umzusetzen gewesener Richtlinien der EU.

In diesem Kuddelmuddel ist es auch nicht weiter verwunderlich, dass der vor fast 2 Jahren zur Begutachtung ausgesandte Entwurf für ein Verkehrssicherheitsbehörde-Errichtungsgesetz, GZ: 100501/01-SCII/VPS vom 21.11.2001 wahrscheinlich aufgrund der Ergebnisse des Begutachtungsverfahrens in der Versenkung verschwunden ist, möglicherweise nicht zuletzt auch wegen interner Abstimmungsprobleme. In diesem Fall ist es nicht wahrscheinlich, dass das Arbeitstempo des BMVIT die einzige Ursache ist. Vielleicht ist das dem BMVIT damals so dringende Thema Sicherheit jetzt nicht mehr wichtig.

All diese Aktionismen und die Nichtbeachtung von EU-Richtlinien im Eisenbahnbereich durch das BMVIT haben eines gemeinsam: Die Rechte und Anliegen behinderter Menschen werden aktiv missachtet!.

Die Richtlinie 96/48/EG fordert eindeutig die Berücksichtigung der Rechte behinderter Menschen. Die jahrelange Nichtumsetzung der Richtlinie 96/48/EG

entspricht daher nicht nur dem oft gezeigten Arbeitstempo des BMVIT, sondern auch der bisher gezeigten Linie des BMVIT, die Rechte behinderter Menschen nicht zu respektieren.

Die Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems legt in Anhang II, Punkt 3 fest:

"Als Eckwerte für die Verwirklichung der Interoperabilität im Sinne des Artikels 5 Absatz 3 Buchstabe b) gelten insbesondere folgende Parameter:

Eckwerte

.....

- Besondere Merkmale für die Beförderung von Behinderten"

Die europäische Kommission hat im Falle der Richtlinie 96/48/EG ein Vertragsverletzungsverfahren gemäß Artikel 226 EGV eingeleitet.

Diese Peinlichkeit ist eine Leistung der "Eisenbahnbehörde.

Die Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft sieht eine weitere Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs-Marktes vor.

Durch die Verzögerung dieser von der Kommission vorgesehenen Liberalisierung durch Beamten des BMVIT werden Eisenbahnunternehmen von der Erbringung von Verkehrsleistungen abgehalten.

Die Interessen behinderter Menschen werden durch dieses Verhalten von Beamten des BMVIT in ihren Rechten behindert, da andere Eisenbahnunternehmen wahrscheinlich weniger behindertenfeindlich sind als gewisse etablierte Monopol-Unternehmen, bei denen das Wort "Kunde" nach wie vor unbekannt ist.

Auch die Richtlinien 2001/13/EG und 2001/14/EG sind für die Verwirklichung eines freien Marktes für Schienenverkehrsleistungen wesentlich. Deren Nichtumsetzung kann möglicherweise Eisenbahnunternehmen an der Erbringung von Verkehrsleistungen hindern, die eine modernere, barrierefreie Haltung haben. Dadurch werden die Rechte und Interessen behinderter Menschen durch diese neuerliche Nicht-Können des BMVIT eingeschränkt.

Die Richtlinie 2001/16/EG fordert noch eindeutiger als die Richtlinie 96/48/EG die Berücksichtigung der Rechte behinderter Menschen.

Es überrascht aufgrund der bisher vom Apparat des BMVIT gezeigten Haltung gegenüber den Rechten behinderter Menschen daher nicht, dass das BMVIT trotz der längst abgelaufenen Umsetzungsfrist diese Richtlinie noch immer nicht umgesetzt hat.

Die Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems legt unmissverständlich fest:

Anhang II, Teilsysteme, 1. Verzeichnis der Teilsysteme

2.1. Infrastruktur

"... zugehörige Infrastruktur in den Bahnhöfen (Bahnsteige, Zugangsbereiche unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität..."

Sie sind erst seit 28. Februar 2003 Jahr Verkehrsminister und sicher nicht für Versäumnisse Ihrer Vorgänger verantwortlich. Es liegt aber sehr wohl in Ihrer Verantwortung, diese Ihnen spätestens durch diese Anfrage bekannt gewordenen Zustände zu bereinigen.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1.1

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?

1.2

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 1/2 Jahren umzusetzen? Welche Begründungen mussten Sie sich zu dieser Nichtbewältigung des EU-Rechts sowie der Fristüberschreitung um Jahre anhören?

1.3

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

1.4

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?

1.5

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?

1.6

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!

1.7

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

2.1

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.

2.2

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?

2.3

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

2.4

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?

2.5

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?

2.6

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!

2.7

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

2.8

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?

3.1

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.

3.2

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

3.3

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!

3.4

Wurden Sie darüber informiert, dass die Kommission aufgrund der unveränderten Untätigkeit Ihres Ressorts anschließend am 9. Juli 2003 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Republik 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.

3.5

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?

4.1

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?

4.2

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 nennenswerten politischen Gestaltungsspielraum gibt.

4.3

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?

4.4

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!

4.5

Können Sie ausschließen, dass auch im Fall der Richtlinie 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?

4.6

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 abgegeben hat!

4.7

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

4.8

Wie lange müssen wir noch zusehen, wie Ihr Beamtenapparat an der Umsetzung der Richtlinie 2001/16/EG herumwerkt? Ab wie vielen Monaten Fristverletzung werden Sie eingreifen?

Welcher Termin ist für die Kundmachung geplant, wie viele Monate Fristüberschreitung werden es dann sein?

5.1

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?

5.2

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

5.3

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?

5.4

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?

5.5

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?

5.6

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

5.7

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?

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 beeinspruchten 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 Hochleistungstreckengesetz sind die Organe der HL AG zur Auskunftserteilung an den Minister zu verpflichten.)

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:

		Spalte 3	Spalte 4	Spalte 5
Geschäftszahl des VwGH	Entscheidungsdatum	Verfahrens- und Planungskosten für HL AG seit Bescheidaufhebung	Verfahrenskosten für BMVIT seit Bescheidaufhebung	Stillstandskosten (Baustelle) und sonstige Kosten für HLAG 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)

6.1

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?

6.2

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

6.3

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?