

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend tatenloses Zusehen von drei Regierungsmitgliedern im BMVIT bei der langfristigen Vorbereitung einer Blamage Österreichs im Schienenverkehrsbereich während des österreichischen EU-Ratsvorsitzes 2006

Rechtzeitig zum EU-Vorsitz ist Österreich auf dem Weg, sich mit einer eisenbahnpolitischen Blamage eindrucksvoll in den Mittelpunkt des Geschehens zu rücken. Bereits in den letzten Jahren ist durch die von FPÖ-Verkehrsministern zu verantwortenden Fehlleistungen bei der Alternative zum Straßengütertransport, dem Schienenverkehr, viel an Glaubwürdigkeit verloren gegangen. Dies gerade auch auf europäischer Ebene, was eine zusätzliche Komponente beim Scheitern der Bemühungen um eine vernünftige Lösung der Transitfrage war und neben der offen frächterfreundlichen Politik dazu beigetragen hat, daß die LKW-Lobby in Brüssel und auf den Transitstrecken einen Erfolg nach dem anderen feiert.

Neben dem Festhalten an mehrfachbezahlten Sitzungsaufsichtsorganen, der Verschleppung der Anliegen behinderter Menschen im Eisenbahnbereich, wo nur Arbeitsgruppen und Gremien entstehen, oder den Mängeln bei der Genehmigung von Eisenbahnfahrzeugen droht nun auf dieser europäischen Ebene ein neuer Tiefpunkt: Die seit Jahren üblich gewordene verspätete Erstellung oder Aktualisierung wichtiger Regelungen wird sich durch die lethargische Performance des BMVIT bei der Umsetzung der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit fortsetzen.

Spätestens im Rahmen des EU-Ratsvorsitzes werden der Verkehrsminister und seine beiden Staatssekretäre ihren EU-KollegInnen und einer staunenden Öffentlichkeit erläutern müssen, weshalb die bereits jahrelang bekannte Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit ausgerechnet vom EU-Vorsitzland nicht rechtzeitig umgesetzt werden konnte.

Bereits vor einigen Wochen haben sozialdemokratische Abgeordnete eine schriftliche parlamentarische Anfrage über die Umsetzung der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit an den Herrn Verkehrsminister gestellt (2521/J-NR/2005), weil der völlige Stillstand in diesem Bereich bereits offenkundig wird. Die vorliegende Beantwortung dieser Anfrage erfüllt schlimmste Befürchtungen über die diesbezügliche Untätigkeit des Verkehrsministers und stellt klar, dass nicht das geringste Konzept über die Erledigung der nun bereits dringenden Umsetzungsarbeiten entwickelt wurde. Im April 2006, wenn die Richtlinie umgesetzt sein müsste, wird Österreich gleichzeitig den EU-Vorsitz ausüben und will dabei angeblich einen Schwerpunkt „Verkehrssicherheit“ setzen will. Dann wird – möglicherweise durch aufwendige PR-Aktivitäten auf Kosten der österreichischen Steuerzahler – von der absehbaren Blamage abzulenken sein, dass der österreichische Verkehrsminister nicht einmal als EU-Ratsvorsitzender seine Hausaufgaben rechtzeitig erledigen konnte.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. 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?

2. 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?

3. 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?

4. 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?

5. 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?

6. 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?

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?

8. 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?

9. 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)?

10. 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?

11. 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 Bürobearbeiter erforderlich wären, um eine zeitgerechte Umsetzung der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit zu ermöglichen, und wenn ja, wieviele?

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?

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?

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?

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?

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:
- Richtlinie 96/48/EG,
 - Richtlinie 2001/12/EG,
 - Richtlinie 2001/13/EG,
 - Richtlinie 2001/14/EG,
 - Richtlinie 2001/16/EG,
 - Richtlinie 2001/42/EG?
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:
- Richtlinie 96/48/EG,
 - Richtlinie 2001/12/EG,
 - Richtlinie 2001/13/EG,
 - Richtlinie 2001/14/EG,
 - Richtlinie 2001/16/EG,
 - Richtlinie 2001/42/EG?
18. Weshalb war das BMVIT trotz der zur Verfügung stehenden teilweise mehrere Jahre langen Frist mit einer fristgerechten Umsetzung der jeweiligen Richtlinie überfordert:
- Richtlinie 96/48/EG,
 - Richtlinie 2001/12/EG,
 - Richtlinie 2001/13/EG,
 - Richtlinie 2001/14/EG,
 - Richtlinie 2001/16/EG,
 - Richtlinie 2001/42/EG?
19. Welche Maßnahmen wurden von zuständigen freiheitlichen Verkehrsministern aufgrund des regelmäßigen Scheiterns des BMVIT an fristgerechten EU-Umsetzungen im Bereich Schienenverkehr gesetzt?
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?
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?
22. Können Sie verbindlich ausschließen, dass aus taktischen oder aus anderen Gründen von einem Minister gewünscht wurde, dass eine Richtlinie verspätet umgesetzt wird?
23. 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.

24. Wann wurde der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie über die nicht fristgerechte Umsetzung der Richtlinien informiert:
- Richtlinie 96/48/EG,
 - Richtlinie 2001/12/EG,
 - Richtlinie 2001/13/EG,
 - Richtlinie 2001/14/EG,
 - Richtlinie 2001/16/EG,
 - Richtlinie 2001/42/EG?
25. Wann wurde das Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten über das Scheitern des BMVIT bei einer fristgerechten Umsetzung der Richtlinien informiert:
- Richtlinie 96/48/EG,
 - Richtlinie 2001/12/EG,
 - Richtlinie 2001/13/EG,
 - Richtlinie 2001/14/EG,
 - Richtlinie 2001/16/EG,
 - Richtlinie 2001/42/EG?
26. Waren anderen Regierungsmitgliedern, etwa der Bundesministerin für auswärtige Angelegenheiten oder dem Bundeskanzler, die oben dargestellten Zustände im BMVIT im Bereich Schienenverkehr/EU-Umsetzung bekannt?
27. 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?
28. 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?
29. 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?
30. 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?

Handwritten signatures:

Andreas Kunz

J. Ren-fürerke

Sören M...

th. h...