
4018/J XXII. GP

Eingelangt am 28.02.2006

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

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

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?

Es ist völlig unverständlich, wie offenbar gänzlich ungestört von immerhin drei Regierungsmitgliedern samt großen Kabinetten im Verkehrsressort die Umsetzung der wichtigen EU-Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit ganz einfach verbummelt werden konnte. Der Schlendrian in Ihrem Verantwortungsbereich ist nun in einer neuen Höchstleistung gemündet: Nach Jahren der Lethargie (der Inhalt der umzusetzenden Richtlinie ist seit Jahren bekannt, es wurde von den Zuständigen aber ganz einfach nichts unternommen) haben Sie über Weihnachten und Jahreswechsel einen 125-Seiten-Wälzer zur Änderung des Eisenbahngesetzes 1957 in ein Begutachtungsverfahren geworfen. Mit Termin und abzüglich der Feiertagszeit vergleichsweise sehr kurzer Dauer des Begutachtungsverfahrens wurde sichergestellt, dass die begutachtenden Stellen recht wenig Zeit für die – wie sich zeigte, zur Qualitätssicherung dringend nötige - detaillierte Prüfung des Entwurfes aufbringen können.

Der Entwurf zur Änderung des Eisenbahngesetzes 1957 lässt leider befürchten, dass den österreichischen Eisenbahnen unter dem Vorwand der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie so schnell wie möglich so viele Prügel vor die Füße geworfen werden sollen, dass sie gegen die von der derzeitigen Regierung stets verlässlich vertretene Strassen- und Frächterlobby endgültig das Nachsehen haben.

Zugleich ist massiv zu kritisieren, dass sich das BMVIT im Jahre 2006 allen Ernstes erlaubt, eine Änderung des Eisenbahngesetzes vorzulegen, die die bestehenden Defizite hinsichtlich Gesundheits- und Umweltschutz nicht beseitigt, ja sogar noch ausbaut

Die inhaltliche Gestaltung des Gesetzesentwurfes lässt sich mit einem Satz präzise zusammenfassen: Alles wird noch viel komplizierter. Das erkennt man bereits aus der Überschrift, in der das frühere „Bundesgesetz über das Eisenbahnwesen“ jetzt zu einem „Bundesgesetz über den Bau und den Betrieb von Eisenbahnen, den Betrieb von Schienenfahrzeugen und den Verkehr auf Eisenbahnen“ wird (wobei trotzdem noch auf den „Bau von Schienenfahrzeugen“ vergessen wurde, den das Gesetz ebenfalls regelt). Diese Verkomplizierungs-Maschinerie zieht sich durch den gesamten Entwurf und erschwert die inhaltliche Auseinandersetzung – ein Schelm, wer an Strategie denkt?

Bereits vor vielen Monaten wurden an Sie Anfragen über die schleppende Umsetzung der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit gestellt, und zwar von sozialdemokratischen (26. Jänner 2005, 2521/J-NR/2005) ebenso wie von grünen Abgeordneten (12. Mai 2005, 3054/J-NR/2005). Der Verkehrsminister wurde daher bereits seit einem Jahr immer wieder auf die schleppende und unprofessionelle Umsetzung der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit aufmerksam gemacht, konnte aber mit seinen Antworten nur Untätigkeit und das Fehlen eines Konzepts zur Erledigung der dringenden Umsetzungsarbeiten bestätigen. Der Gesetzesentwurf bildete nun den traurigen Höhepunkt dieser Konzeptlosigkeit und stieß daher im Begutachtungsverfahren auf vielfältige heftige Kritik.

Inhaltlich falsche Umsetzungsschritte gegenüber der EU-Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit und andere inhaltliche Fehler des Gesetzesentwurfes im Begutachtungsverfahren aufzuzeigen ist das eine. Die politische Verantwortung für eigenartige Vorgangsweisen des BMVIT, dadurch angerichteten Schaden für die österreichischen Eisenbahnen sowie die damit verbundenen strategischen Fehler in der Eisenbahnverkehrspolitik ist jedoch ebenfalls klarzustellen - inklusive der Abklärung, wie weit die Ressortleitung über die hier vorgenommenen Vorgangsweisen informiert war und was sie dagegen unternommen hat.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

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?
2. 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 Verkehrsrechtsbereich.
- a) Halten Sie diese Vorgangsweise für angemessen?
- b) Wussten Sie von dieser Vorgangsweise?
- c) Halten Sie die 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?
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-Paragrafen“ 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 unnummeriert und herumgeschoben: Die bisherigen „§ 15-Personen“ werden im Gesetzesentwurf zu „§ 40-Personen“, die nicht-öffentlichen 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?
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 aufgesplittert. Ein derart verwaschenes

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 zB 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 Betriebsbewilligung 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 Betriebsbewilligung 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 übersichtliche Struktur zurückzufinden?
5. 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?
6. 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 Vorgangsweisen 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?
7. 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 Unzulänglichkeiten?
8. 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?
9. Ist Ihnen bewusst, dass Sie bzw. Ihr Haus eine Änderung des Eisenbahngesetzes vorlegten, die die bestehenden Defizite hinsichtlich Gesundheits- und Umweltschutz nicht beseitigt? Wie wollen Sie dies gegenüber den Betroffenen verantworten?
10. Ist Ihnen bewusst, dass Sie bzw. Ihr Haus eine Änderung des Eisenbahngesetzes vorlegten, 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?

11. Wie werden Sie drohenden Verkomplizierungen und damit Umsetzungserschwernissen bei innovativen Betriebsformen – etwa Stadt-Regional-Bahnen – durch die geplante Novelle entgegenreten?
12. Werden Sie in Verbesserung des unbrauchbaren Begutachtungsentwurfs (vgl. § 31e) in der Regierungsvorlage Gesundheits- und Belästigungsschutz der Nachbarn von Eisenbahnen als Genehmigungskriterium aufnehmen?
13. Werden Sie in Verbesserung des unbrauchbaren Begutachtungsentwurfs (vgl. § 31e) in der Regierungsvorlage Umweltschutzes als Genehmigungskriterium aufnehmen?
14. Werden Sie in Verbesserung des unbrauchbaren Begutachtungsentwurfs (vgl. § 31d) in der Regierungsvorlage Auflagen und Bedingungen zugunsten obiger Schutzbereiche in die Genehmigung aufnehmen?
15. 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?
16. 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?
17. Werden Sie in Verbesserung des unbrauchbaren Begutachtungsentwurfs (vgl. § 35) in der Regierungsvorlage auf baugenehmigungsfreie Vorhaben verzichten?
18. Werden Sie in Verbesserung des unbrauchbaren Begutachtungsentwurfs (vgl. § 31a) in der Regierungsvorlage auf die Richtigkeitsvermutung für Gutachten des Bauwerbers verzichten?