

XXII. GP.-NR

4057/J

15. März 2006

ANFRAGEder Abgeordneten **Mag. Ruth Becher**

und GenossInnen

an den **Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie**

betreffend verkehrspolitische Bankrotterklärung am Beispiel der Schnellbahnlinie S80

Das Gewissen des Verkehrsministers in Bezug auf den unumgänglichen Ausbau der Schnellbahnlinie S80 muss wohl ein sehr schlechtes sein, wenn dieser völlig entgegen den parlamentarischen Gepflogenheiten noch vor Zustellung der Beantwortung an die Anfragestellerin selbige der „Kronen Zeitung“ zukommen lässt. Im konkreten Fall hätte sich der Verkehrsminister aber seine Mühe sparen können. Denn was da im erwähnten Krone-Artikel vom 6. Februar 2006 wie auch in der zwei Wochen später der Anfragestellerin zugestellten Beantwortung zum Ausbau der S80 zu lesen war, gleicht einer verkehrspolitischen Bankrotterklärung des Verkehrsministers.

Wie schon sein Staatssekretär einen Monat zuvor (4. Jänner 2006), so verweist auch der Verkehrsminister in der „Kronen Zeitung“ auf das Vorhaben, die Schienenverbindung zwischen Wien und Marchegg ausbauen zu wollen. Wichtiger Nachsatz: Der zweigleisige Ausbau soll nicht, wie man eigentlich vermuten könnte, durchgängig erfolgen, sondern nur „zum Teil“. Bestehe darüber hinaus Bedarf, könne man ja - nicht weiter definierte - Abschnitte „zu einem späteren Zeitpunkt“, heißt es in der Anfragebeantwortung 3706/AB XXII. GP.-NR des Verkehrsministers, verlängern. Eine interessante Wendung: Bis vor kurzem war der Verkehrsminister noch der Ansicht, dass selbst auf einen streckenweisen zweigleisigen Ausbau der S80 verzichtet werden könne. Vertrat dieser doch in der Anfragebeantwortung 2902/AB XXII. GP vom 21. Juni 2005 die Auffassung, dass nur die „Elektrifizierung und der kapazitätssteigernde Ausbau bis zum Bahnhof Marchegg geplant“ sei. Als Begründung hierfür wurde von ihm die „geplante Linienführung der Linie U2 in den Bereich Hausfeldstraße“ ins Treffen geführt. Dadurch würde „entsprechendes Potential von der S80 abgesaugt“. Es ist daher nicht richtig, wie der Verkehrsminister in seiner aktuellen Anfragebeantwortung schreibt, dass er den zweigleisigen Ausbau der Strecke zwischen Wien und Bratislava über Marchegg schon in seiner Beantwortung vom Sommer des vorigen Jahres angekündigt habe. Zu diesem Zeitpunkt war im Verkehrsministerium von einer einheitlichen

und akkordierten Sprachregelung betreffend S80 noch weit und breit nichts zu sehen. Während ÖVP-Staatssekretär Kukacka offen für eine Vorziehung der Elektrifizierung und den zweigleisigen Ausbau der Schienenverbindung nördlich der Donau eintrat, präferierte sein Minister noch die oben erwähnte „Schmalspurvariante“. Dass sich beide nun offenkundig auf eine gemeinsame Linie in Sachen Schienenverbindung Wien – Bratislava verständigt haben, dürfte möglicherweise in der Presseabteilung des Ministerium für Erleichterung sorgen, ändert aber nichts daran, dass das nunmehr angekündigte Vorhaben in Sachen S80 nicht nur völlig ungenügend und den tatsächlichen Anforderungen und Notwendigkeiten eines nachfragegerechten und zukunftsorientierten öffentlichen Verkehrsangebotes Hohn spricht, sondern darüber hinaus auch von verkehrspolitischer Inkompetenz wie auch unverantwortlicher Säumigkeit zeugt.

Beispiel 1: Es kommt einem Armutszeugnis gleich, wenn der Verkehrsminister als Begründung, warum ein vollständiger zweigleisiger Ausbau der Schnellbahnlinie S80 seiner Ansicht nach nicht gerechtfertigt sei, die Verlängerung der U2 in die Donaustadt anführt. Es stellt sich die Frage, wie durch die Elektrifizierung der S80 eine ernstzunehmende Kapazitätssteigerung erreicht werden soll, wenn einzig daran gedacht ist, die Strecke nur zum Teil zweigleisig auszubauen. Beide Ausbaumaßnahmen bedingen einander und sind nicht von einander zu trennen.

Darüber hinaus geht die Argumentation seitens des Verkehrsministers, die „*künftige U-Bahn-Linie U2*“ würde „*entsprechendes Fahrgastpotenzial von der S80 absaugen*“, ins Leere. Es ist zwar richtig, dass sich mit der Inbetriebnahme der U2 die Bedeutung der S80 verändern wird. Das darf aber nicht als Argument für eine Rücknahme auch sonst erforderlicher Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung herangezogen werden. Ausbaumaßnahmen im Bereich der Schieneninfrastruktur sind aufgrund des stetig ansteigenden Verkehrswachstums daher unabdingbar. Alles andere wäre unverantwortlich. Dies auch deshalb, weil im Zuge des an der S80-Strecke liegenden Stadterweiterungsgebietes Aspern damit zu rechnen ist, dass die Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln zunehmen wird.

Gerade der Verkehrsanstieg zwischen Wien und Bratislava machen einen zweigleisigen Ausbau der Strecke inklusive Elektrifizierung nach Marchegg notwendiger denn je. Es kann und darf daher nicht darum gehen, dass die U2 „*Fahrgastpotenzial von der S80 absaugt*“,

sondern um eine attraktive Schienenverbindung zweier zusammenwachsender Ballungsgebiete.

Laut Anfrageantwortung sieht der Verkehrsminister diese Notwendigkeit allerdings nicht gegeben. Schreibt er doch, dass der Ausbau der S80 allenfalls möglich wäre, und nicht, dass hierzu seinerseits eine feste Absicht bestehe. Dass es sich dabei nur um eine vage Absichtsbekundung handelt, der keinerlei Beschlüsse zugrunde liegen, lässt sich aus einer diesbezüglichen Stellungnahme des Verkehrsstaatssekretärs schließen. In einer Presseaussendung (OTS165, 2005.12.09) des Staatssekretariats vom 9. Dezember 2005 ist hierzu folgendes zu lesen: *„In einer zweiten Etappe erfolgt eine Elektrifizierung und ein Kapazitätsausbau zwischen Hausfeldstraße und Marchegg Grenze über den Marchegger-Ast, der laut derzeitiger Planung bis 2014 realisiert werden sollte.“* Von einem Beginn der Ausbautätigkeiten ab 2008 und einem Abschluss derselben im Jahr 2011, wie das der Verkehrsminister in seiner Anfragebeantwortung vorschnell verkündet, kann aber nur dann die Rede sein, wenn dies auch mit den ÖBB akkordiert ist. Bis dato ist von einer solchen Vereinbarung über die Vorziehung der Elektrifizierung und des zweigleisigen Ausbaus der S80 nichts bekannt.

Beispiel 2: Studien der ÖBB haben ergeben, dass es innerhalb von 15 Jahren zu einem täglichen Verkehrsanstieg zwischen Wien und Bratislava von heute 20.000 auf 40.000 Personen kommen wird. Nach heutigem Stand ist der Schienenverkehr zwischen den beiden Metropolen dafür nicht gerüstet. Die Hinhaltenaktik des Verkehrsministers im Hinblick auf den zweigleisigen und elektrifizierten Ausbau der Strecke Wien – Bratislava über Marchegg ist demnach nachgerade eine Verantwortungslosigkeit – eine nicht nur verkehrspolitische sondern auch umweltpolitische Verantwortungslosigkeit. Plant doch das Land Niederösterreich eine parallel zur Bahnstrecke verlaufende Schnellstraße mit Autobahnquerschnitt. Eine massive Zunahme des LKW- und Pendlerverkehrs wäre die Folge. Folgen, die nicht nur negative Auswirkungen auf die im Marchfeld lebende Bevölkerung hätte, Lärm und Abgase würden zudem auch die Lebensqualität der DonaustädterInnen beeinträchtigen. Dies deshalb, weil sich ein Teil des Verkehrsstroms auch durch das übergeordnete Straßennetz in die Donaustadt ergießen würde. Mit einer zweigleisigen und elektrifizierten Schienenverbindung nach Bratislava über den Marchegger Ast wäre es möglich, diesen Straßenverkehr bedingten negativen Auswirkungen zu minimieren.

Beispiel 3: Sich bei der Schnellverbindung zwischen Wien und Bratislava mit dem Bau der Spange Flughafen – Götzendorf zu rechtfertigen, wie das der Verkehrsminister in seiner Anfragebeantwortung tut, ist fachlich falsch. Es ist unseriös, beide Strecken gegeneinander auszuspielen, da sie unterschiedliche Funktionen erfüllen und gemeinsam als Korridor zu betrachten sind: Die Spange Götzendorf dient der Integration des Flughafens in das Verkehrssystem Wien – Bratislava, während sich die Strecke über den Marchegger Ast als kürzeste und schnellste Städteverbindung zwischen den beiden Stadtzentren eignet.

In einem „Letter von Intent“ wurde zwischen Verkehrsstaatssekretär Kukacka und seinem slowakischen Amtskollegen Kotula für die Bahn eine Fahrzeit von 40 Minuten zwischen den beiden Hauptstädten als Ziel vereinbart. Diese Schnellverbindung kann es nur über den Marchegger Ast geben. Über den Flughafen Wien lässt sich diese Zielfahrzeit mit Sicherheit nicht erreichen.

Beispiel 4: Sowohl von Verkehrsminister Gorbach als auch seinem Staatssekretär Kukacka ist in der „Kronen Zeitung“ vom 4. Jänner bzw. 6. Februar 2006 zu lesen, dass es auf der Strecke zwischen Stadlau und Hausfeldstraße zu keinem zweigleisigen Ausbau kommen könne. *„Die ist rundum derart verbaut“*, so der Verkehrsminister, *„dass kein zweites Gleis gelegt werden kann“*. Das ist nachweislich falsch. Ist doch dieser Abschnitt laut Auskunft der Magistratsabteilung 21 (Stadtteilplanung und Flächennutzung) der Stadt Wien als „Verkehrsband“ gewidmet. Einem zweigleisigen Ausbau würde also nichts entgegenstehen.

Beispiel 5: Nichts anderes als eine Chuzpe ist es, wenn der Verkehrsminister in seiner Anfragebeantwortung schreibt, dass *„ein Ausbau der Donauquerung im Bereich der Ostbahnbrücke derzeit nicht aktuell ist; allfällige Möglichkeiten einer Zulegung weiterer Gleise zwischen dem linken und rechten Donauufer werden bei Bedarf zu untersuchen sein“*. Es ist erwiesen, dass es bereits jetzt zu Kapazitätsengpässen auf der Donauquerung kommt. Neben der S80 verkehren hier die Schnellzüge Richtung Prag, die seit Dezember 2005 stündlich fahrenden Euregio-Züge Wien – Bratislava, die Regionalzüge nach Marchegg, einzelne Züge Richtung Mistelbach sowie Güterverkehr. Bis vor einem Jahr war dies auch dem Verkehrsminister bekannt. In der Beantwortung (2366/AB XXII. GP) einer Anfrage vom 4. Februar 2005 hieß es hierzu etwa: *„Kapazitätsengpässe auf der Donauquerung und im anschließenden eingleisigen Streckenabschnitt behindern derzeit einen nachfragegerechten*

Verkehr Wien – Bratislava“. Warum selbiger heute davon nichts mehr weiß, bleibt an dieser Stelle dahin gestellt.

Da, wie dargestellt, auch durch die letzte Anfragebeantwortung zum Ausbau der Schienenverbindung Wien – Bratislava über den Marchegger Ast mehr Fragen aufgeworfen denn beantwortet werden, richten die unterzeichneten Abgeordneten an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nachstehende

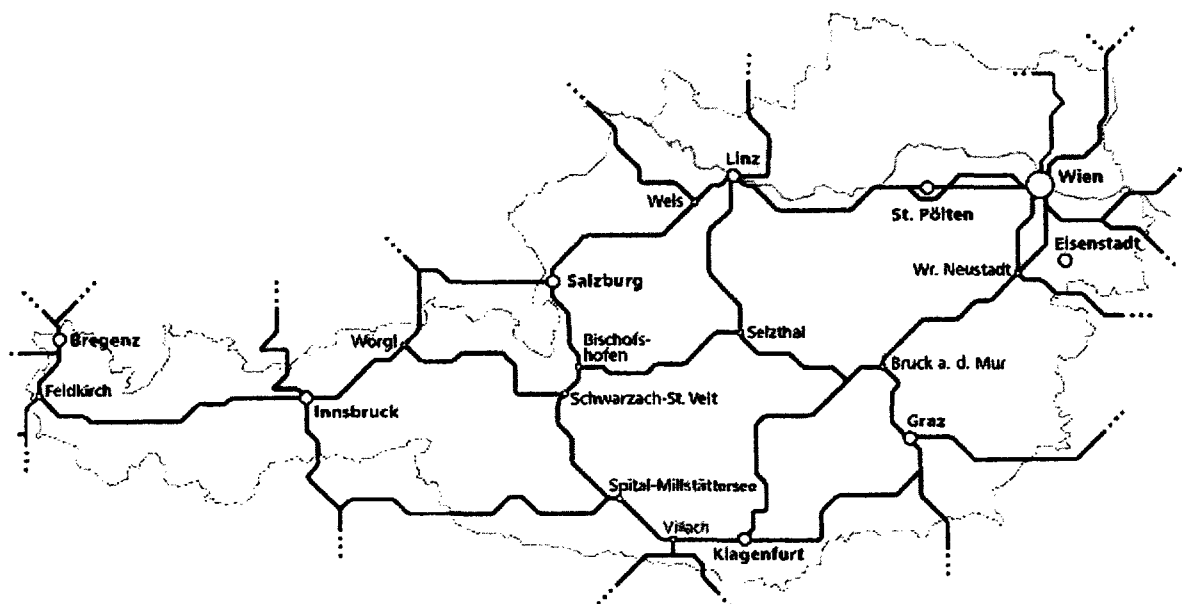
Anfrage:

1. In Ihrer Anfragebeantwortung 3706/AB XXII. GP.-NR schreiben Sie, dass *„ein selektiv zweigleisiger Ausbau zur Kapazitätssteigerung zwischen Stadlau und Marchegg geplant“* sei. Welche Streckenabschnitte sind von dem von Ihnen angekündigten zweigleisigen Ausbau betroffen?
2. In der unter 1. angeführten Anfragebeantwortung heißt es weiter, dass die zweigleisigen Abschnitte zu einem späteren Zeitpunkt *„kapazitätsorientiert verlängert werden“* könnten, allerdings nur dann, wenn Bedarf bestehe. Welche Kriterien sind für allfällige weitere zweigleisige Ausbaumaßnahmen Ihrer Ansicht nach maßgebend?
3. Ist eine Bedarfserhebung in Bezug auf einen weiteren in Frage kommenden zweigleisigen Ausbau der Schienenverbindung Wien – Bratislava über den Marchegger Ast vorgesehen?
4. Wenn ja, wann soll diese erfolgen und welche Streckenabschnitte kommen für bedarfsorientierte nachfolgende Ausbaumaßnahmen aus heutiger Sicht in Frage?
5. Sie schreiben in Ihrer Anfragebeantwortung 3706/AB XXII. GP.-NR vom 21. Februar dieses Jahres, dass *„der Ausbau der S80 (...) nach heutigem Stand unter Voraussetzung einer positiven Umweltverträglichkeitsprüfung ab 2008 möglich“* wäre. *„Die Bauzeit“*, führen Sie weiter aus, *„wäre mit etwa 3 Jahren zu veranschlagen“*. Hinsichtlich des Realisierungszeitpunktes ist von Ihrem Staatssekretär Kukacka in einer Presseaussendung vom 9. Dezember 2005 (OTS165, 2005.12.09) etwas anderes zu lesen: Dort heißt es, dass die *„Elektrifizierung und Kapazitätsausbau zwischen Hausfeldstraße und Marchegger*

Grenze über den Marchegger Ast“ gemäß „derzeitiger Planung bis 2014 realisiert werden solle“. Erst die Verhandlungen zwischen der Bundesregierung und den ÖBB würden zeigen, ob es eine Vorziehung dieser Ausbaumaßnahmen auf 2011 möglich ist. Lag zum Zeitpunkt der Beantwortung der Anfrage 3739/J XXII GP.-NR ein diesbezügliches Verhandlungsergebnis vor?

6. Wenn ja, wie sieht dieses im Konkreten aus?
7. Wenn nein, welche Gründe rechtfertigen es, ohne Vorliegen eines entsprechenden Verhandlungsergebnisses den Beginn des streckenweisen zweigleisigen Ausbaus der Schienenverbindung Wien – Bratislava über den Marchegger Ast (unter Berücksichtigung einer positiven Umweltverträglichkeitsprüfung) auf das Jahr 2008 zu datieren?
8. Wie erklären Sie sich den Umstand, dass die Schienenverbindung zwischen Wien und Bratislava über den Marchegger Ast laut der von der Homepage der ÖBB (http://www.oebb.at/vip8/bau/de/Projekte_Planung_und_Bau/index.jsp) stammenden Grafik keines der „Top-Projekte“ der ÖBB-Infrastruktur AG ist?

Projekte Planung & Bau: Auf den Folgeseiten finden Sie eine Übersicht der derzeitigen Top-Projekte der ÖBB-Infrastruktur Bau AG.



9. Stimmen Sie zu, dass die Strecke Wien - Bratislava über den Marchegger Ast die schnellste Schienenverbindung zwischen den beiden Metropolen darstellt?
10. Frage 1 der Anfrage 3729/J XXII. GP.-NR blieb ohne Angabe von Gründen unbeantwortet. Daher noch einmal: Ihr Staatssekretär plädierte am 30. April 2005 dafür, den „*Ausbau und die Elektrifizierung*“ der Schienenverbindung Wien – Bratislava über den Marchegger Ast vorzuziehen. „*Durch den Ausbau und die Elektrifizierung dieser Schienenverbindung soll eine Fahrzeitverkürzung zwischen Wien und Bratislava auf rund 35 Minuten erzielt werden*“, heißt es in einer Aussendung Ihres Staatssekretärs weiter (OTS028, 30.4.2005). Stimmen Sie zu, dass sich die von Ihrem Staatssekretär beabsichtigte Fahrzeitverkürzung zwischen Wien und Bratislava über den Marchegger Ast nicht allein mittels Elektrifizierung, sondern nur mit einem zweigleisigen Ausbau realisieren lässt?
11. Im Falle einer Verneinung von Frage 10: Wie anders lässt sich die von Ihrem Verkehrsstaatssekretär angeführte Fahrzeitverkürzung erreichen?
12. Ebenso enthielten Sie sich in Ihrer Anfragebeantwortung 3706/AB XXII. GP.-NR der Beantwortung von Frage 4: Der Verkehrsminister wird ein weiteres Mal gebeten, diese zu beantworten: Am 9. November 2005 erklärte die Vorstandsdirektorin des ÖBB-Personenverkehrs Wilhelmine Goldmann anlässlich der Präsentation des die Ostregion betreffenden Fahrplanwechsels gegenüber dem ORF: „*Wir investieren auch in die Infrastruktur der Strecke Wien - Bratislava, die Elektrifizierung ist vorgesehen, der zweigleisige Ausbau.*“ Die Strecke Wien - Bratislava über den Marchegger Ast stellt hierfür die kürzeste und schnellste Schienenverbindung zwischen den beiden Städten dar. Teilen Sie die Ansicht, wonach es für die Österreichischen Bundesbahnen am betriebswirtschaftlich sinnvollsten ist, eben diese Schienenverbindung zu elektrifizieren und zweigleisig auszubauen?
13. Wenn ja, warum sorgen Sie im Falle dessen nicht für einen vollständigen zweigleisigen Ausbau der Schienenverbindung Wien – Bratislava über den Marchegger Ast?
14. Wenn nein, warum nicht?

15. Auch über die Beantwortung der Frage 9 der Anfrage 3729/J XXII. GP.-NR wurde hinweggesehen. Selbige wird daher nachfolgend noch einmal an den Verkehrsminister gestellt: Staatssekretär Kukacka begründete den Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Wien – Bratislava über den Marchegger Ast mit *„erhöhten Zusatzaufträgen für die Wirtschaft, neuen Arbeitsplätzen für Pendler sowie einer Erhöhung der Beschäftigung in der heimischen Industrie“*. Dem ist noch hinzuzufügen, dass es in Folge der ersten Phase dieses Stadterweiterungsprojektes am ehemaligen Flugfeld Aspern und den damit entstehenden 5.000 Wohnungen für etwa 10.000 Menschen und der Ansiedlung von Gewerbebetrieben zu einer verstärkten Nachfrage nach öffentlichen Verkehrseinrichtungen kommen wird. In wie weit fanden oben genannte Aspekte in Ihrer ablehnenden Haltung zu einem beschleunigten Ausbau der Strecke Wien – Bratislava über Stadlau und Marchegger Ast Berücksichtigung?
16. Schleierhaft ist des Weiteren, warum die Fragen 10 bis 15 der Anfrage 3729/J XXII. GP.-NR nicht beantwortet wurden. Daher sei erlaubt, diese nachstehend zu wiederholen: In einem zwischen Ihrem Verkehrsstaatssekretär Kukacka und seinem slowakischen Ressortkollegen Jan Kotula unterzeichneten „Letter of Intent“ wurde eine Bahn- Fahrzeit von 40 Minuten zwischen den beiden Hauptstädten als Ziel vereinbart. Welche Schienenverbindung zwischen Wien und Bratislava erfüllt Ihrer Ansicht nach die angestrebte Zielfahrzeit von 40 Minuten?
17. In Ihrer Anfragebeantwortung 2902/AB XXII. GP.-NR rechtfertigen Sie Ihre negative Stellungnahme zum Ausbau der Schienenverbindung Wien-Marchegger-Ast-Bratislava damit, dass der Bau der Spange Flughafen – Götzendorf einen *„wesentlichen Beitrag“* zur Schnellverbindung zwischen Wien und Bratislava leisten werde. In wie weit sind diese beiden Schienenverbindungen miteinander vergleichbar? Ist es nicht so, dass sich die nördliche Verbindung über den Marchegger Ast als schnellste Städteverbindung eignet, während das Schieneninfrastrukturausbauvorhaben zwischen dem Flughafen Wien und der Ostbahn der Integration des Flughafens in das Verkehrssystem Wien –Bratislava dient?
18. Wenn dem so ist, warum wird die Elektrifizierung und der gänzliche zweigleisige Ausbau dieser Strecke nicht früher als geplant in Angriff genommen?

19. Mit welchen Kosten wäre eine Vorziehung des vollständigen zweigleisigen und elektrifizierten Ausbaus der Schienenverbindung Wien – Marchegger Ast – Bratislava gegenüber einem „*selektiv zweigleisigen Ausbau*“ verbunden?
20. Wurden von Ihrem Ressort Berechnungen hinsichtlich der Verkehrszunahme zwischen Wien und Bratislava angestellt?
21. Wenn ja, zu welchem Ergebnis kommen Sie und welche Schlussfolgerungen leiten Sie davon ab?
22. In der „Kronen Zeitung“ vom 6. Februar 2006 stand, dass es Ihnen zufolge zwischen Stadlau und Hausfeldstraße zu keinem zweigleisigen Ausbau kommen könne. Warum wurde dies der Anfragerstellerin in der Anfragebeantwortung 3706/AB XXII. GP.-NR nicht mitgeteilt?
23. Wie kommen Sie zur Ansicht, dass zwischen den Streckenabschnitten Stadlau und Hausfeldstraße kein zweites Gleis gelegt werden könne, wenn laut Auskunft der Magistratsabteilung 21 (Stadtteilplanung und Flächennutzung) der Stadt Wien der erwähnte Streckenabschnitt als „Verkehrsband“ gewidmet ist, sodass demnach einem zweigleisigen Ausbau nichts entgegenstehen würde?
24. In der zitierten Anfragebeantwortung schreiben Sie weiters, dass *„ein Ausbau der Donauquerung im Bereich der Ostbahnbrücke derzeit nicht aktuell ist; allfällige Möglichkeiten einer Zulegung weiterer Gleise zwischen dem linken und rechten Donauufer werden bei Bedarf zu untersuchen sein“*. Vor etwas mehr als einem Jahr hieß es dazu von Ihnen noch: *„Kapazitätsengpässe auf der Donauquerung und im anschließenden eingleisigen Streckenabschnitt behindern derzeit einen nachfragegerechten Verkehr Wien – Bratislava“* (2366/AB XXII. GP, 4.2.2005). Ist es allen Ernstes Ihre Ansicht, dass es angesichts der auf der Donauquerung verkehrenden S80, der Schnellzüge Richtung Prag, der seit Dezember 2005 stündlich fahrenden Euregio-Züge Wien – Bratislava, der Regionalzüge nach Marchegg, einzelner Züge Richtung Mistelbach sowie des Güterverkehrs keinen aktuellen Bedarf nach einem zumindest zweigleisigen Ausbau in diesem, einem Nadelöhr gleichkommenden, Bereich gibt?

25. Wenn dem so ist, wie begründen Sie Ihre realitätsferne Auffassung?
26. Falls Sie inzwischen Ihre Meinung betreffend Ausbau der Donauquerung im Bereich der Ostbahnbrücke geändert haben: Welche Schritte werden Sie zur Behebung der Kapazitätsengpässe auf diesem Streckenabschnitt setzen?
27. Stimmt es, dass die ÖBB Infrastruktur Bau AG, im Hinblick darauf, dass mit der Nichtgenehmigung der zusätzlich beantragten Mittel für Schienenprojekte durch das BMVIT und BMF im neu überarbeiteten Rahmenplan 2006 - 2011 gemäß § 43 BBG, das Projekt Infrastrukturausbau zwischen Wien und Bratislava (z.B. Marchegger Ast) derzeit nicht zeitgerecht in Angriff genommen werden kann?
28. Wenn ja, was gedenken Sie zu unternehmen?
29. War es Ihnen als Verkehrsminister bis dato möglich, eine Eisenbahnfahrt von Wien über den Marchegger Ast nach Bratislava zu unternehmen?
30. Wenn ja, wann ist diese erfolgt und welche Eindrücke konnten Sie dabei hinsichtlich eines nachfrage- und bedarfsgerechten sowie kundenorientierten Schienenverkehrs sammeln?
31. Eine der vornehmsten Aufgaben des Nationalrates neben der Bundesgesetzgebung ist die Kontrolle der Vollziehung und insbesondere der Bundesregierung. Dafür sehen die Verfassung und das GO-Gesetz des Nationalrates verschiedene Rechtsinstrumente vor; eine davon ist jenes der schriftliche Anfrage. Gem. § 91 Abs. 4 GOG hat das befragte Mitglied der Bundesregierung basierend auf Art. 52 Abs. 1 B-VG innerhalb von zwei Monaten schriftliche Anfragen zu beantworten. Sowohl in den verfassungsrechtlich wie auch geschäftsordnungsrechtlich Grundlagen ist keine Verpflichtung eines Bundesministers zu finden, Medien bereits zwei Wochen vor Erteilung dieser Antwort von der Antwort zu informieren. Vielmehr weist eine solche Vorgangsweise den mangelnden Respekt des befragten Mitgliedes der Bundesregierung vor dem vom österreichischen Volk gewählten Abgeordneten nach. Welche Gründe rechtfertigen Ihre, der parlamentarischen Praxis zuwiderlaufende Vorgangsweise, zwei Wochen vor

Zustellung der Anfragebeantwortung 3706/AB XXII. GP.-NR an die Antragstellerin dieselbe den Medien zu übermitteln?

32. Werden Sie in Zukunft - dem Verständnis der österreichischen Bundesverfassung und dem Verständnis des GO-Gesetzes folgend - zunächst den Nationalrat und insbesondere das anfragstellende Mitglied des Nationalrates von Ihrer Antwort in Kenntnis setzen, ohne dass diese schon zwei Wochen vorher den Medien zu entnehmen ist, oder bleiben Sie bei Ihrer Vorgangsweise, zunächst Medien und erst dann die Abgeordneten zu informieren, und damit bei einer Vorgangsweise, die der parlamentarischen Praxis widerspricht und mit welcher Ihr mangelnder Respekt vor dem Nationalrat zum Ausdruck gebracht wird?
33. Wie oft haben Sie von der unter 31. dargestellten Vorgangsweise aus welchen Gründen bislang Gebrauch gemacht?

Ruth Bress
Pohor
Anthon Spiel
A. G. Gornemann
Ammann