

ENTSCHLISSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Dr. Alexander Van der Bellen, Freundinnen und Freunde

betreffend Versagen des Vertrauens gegenüber dem Herrn Vizekanzler

eingebraucht im Zuge der Debatte über den Bericht des Verkehrsausschusses über den Einspruch des Bundesrates (1258 d.B.) vom 1. Dezember 2005 gegen den Beschluss des Nationalrates vom 19. Oktober 2005 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Postgesetz 1997 geändert wird (Postgesetznovelle 2005) (1264 d.B.)

Begründung

Vizekanzler Verkehrsminister Gorbach fällt seit Amtsantritt durch eine Mischung aus Untätigkeit und aufwendigster Amtsführung auf, die selbst VorgängerInnen wie Michael Krüger (Stichwort: „Dienst-Jaguar“), und Monika Forstinger (Stichwort: „Stöckelschuh-Erlass“) verblässen lässt.

Österreich kann sich jedoch gerade im zentralen Bereich Verkehr, Innovation und Technologie nicht länger einen Minister leisten, der zwei eigene Kabinette und zwei Staatssekretäre (mit zwei weiteren Kabinetten) beschäftigt und politisch trotzdem nichts zuwege bringt. Die „Sündenliste“ Gorbachs ist lang: flächendeckendes inhaltliches Versagen etwa bei der Transitfrage oder im Bereich der Forschung, die fortgesetzte Missachtung des Parlaments, die Verschwendung öffentlicher Gelder durch fürstliche Reise- und Repräsentationsausgaben und zuletzt der blanke verkehrspolitische Unsinn „Tempo 160“ sowie sein Wunsch, ein Blaulicht für seinen Dienstwagen zu erhalten.

Die folgende Auswahl von Gorbach-Fehlleistungen belegt, warum dieser Minister ablösereif ist:

1. Tempo 160 – Gift für Verkehrssicherheit, Klimaschutz und lärmgeplagte AnrainerInnen

Österreich ist in Europa ein Nachzügler bei der Verkehrssicherheit. Die Regierung hat sich selbst das Ziel gesetzt, die Zahl der Verkehrstoten bis 2010 zu halbieren und die Zahl der Unfälle und Verletzten massiv zu senken. Jahr um Jahr werden diese Verkehrssicherheitsziele meilenweit verfehlt. Zu hohe Geschwindigkeit ist die häufigste Ursache tödlicher Verkehrsunfälle, dennoch ist Schnellfahren nicht einmal ein Vormerksdelikt!

Zugleich ist der Verkehrssektor ausschlaggebend für das Nichterreichen der Kyoto-Klimaschutzziele. Verkehrspolitik zugunsten der Frächterlobby führt dazu, dass beim Verkehr die Schadstoffbilanz Jahr um Jahr aus dem Ruder läuft, während Industrie, Gewerbe und Haushalte um teures Geld ihre Hausaufgaben beim Klimaschutz machen.

In dieser Situation hat BM Gorbach keine andere Sorgen, als sich für Tempo 160 und damit für mehr Unfälle, Tote und Verletzte, für mehr Lärm und mehr Schadstoffe stark zu machen und auch noch eine Menge Steuergelder für entsprechende PR zu

vergeuden. Und Bundeskanzler Schüssel macht ihm bei diesem verantwortungslosen Ansinnen die Mauer, nur um seine „Regierung“ noch irgendwie über die EU-Präsidentschaft hinüberzuretten.

2. Blaulicht

Die absurde Idee, ein Blaulicht für den Minister-Dienstwagen beanspruchen zu wollen, ist symptomatisch für BM Gorbachs Politikverständnis: Völlig maßloses, übersteigertes Geltungsgehabe, Unkenntnis der Rechtslage im eigenen Zuständigkeitsbereich (in §20 Abs. 5 Kraftfahrzeuggesetz ist ganz klar geregelt, von wem und unter welchen Bedingungen Blaulicht verwendet werden darf), und schließlich das Abstreiten und Diffamieren von AufdeckerInnen, wenn die peinlichen Tatsachen doch ans Licht kommen. Insgesamt eine Blamage sondergleichen.

3. Transitdebakel

Als BM Gorbach und BK Schüssel 2003 bei den Ökopunkten auf dem EU-Parkett eine vernichtende Niederlage einsteckten (Folge: über 20% mehr Lkw am Brenner ab 2004) wurde von der Regierung stets auf die Wegekostenrichtlinie als Ersatz verwiesen. Am 15.12. dieses Jahres wurde nun diese „Wegekostenrichtlinie“ finalisiert. Das Ergebnis ist eine regelrechte Mautsenkungsrichtlinie: Zwischen Kufstein und dem Brenner wird samt Zuschlägen gerade die bisherige Mauthöhe gehalten werden können, auf der Brennerachse insgesamt wird wegen Vielfahrerrabatte in Italien der Preis pro Durchfahrt sogar deutlich sinken! Das ist meilenweit von den Versprechungen von BM Gorbach und BK Schüssel entfernt und wird zu mehr Verkehr führen. BM Gorbachs Einschätzung dieses unzureichenden Ergebnisses spricht jedoch für völligen Realitätsverlust: „Jeder Politiker, der einen solchen Erfolg erzielt, müsste mit allen Orden ausgezeichnet werden“ (Zitat Vorarlberger Nachrichten 16.12.2005). Ein derartig schlechtes Ergebnis, eine derartige Nichteinlösung jahrelanger Versprechen als „ordenswürdig“ zu präsentieren, ist eine Zumutung gegenüber der betroffenen Bevölkerung in Tirol und entlang der anderen Transit-Achsen im Lande, für die diese Regierung überhaupt keine Entlastung herausgeholt hat!

BM Gorbach ist aber auch im eigenen Wirkungsbereich ein „Frächterfreund“: Er plant eine sogenannte „Ökologisierung der Maut“ – in Wirklichkeit eine Mautsenkung für typische im Transitverkehr eingesetzte Lkw, von denen man längst weiß, dass sie nur auf dem Papier sauber sind, aber nicht beim realen Emissionsverhalten. Auch von der groß angekündigten Kontrolloffensive beim Lkw-Verkehr ist nicht viel übrig geblieben, nach wie vor fehlen zahlreiche Kontrollstellen. Drei Viertel der Lkw halten z.B. erwiesenermaßen regelmäßig das Tempolimit nicht ein, ohne dass deswegen irgendwelche zusätzlichen Maßnahmen erfolgt wären – die „innerstaatlichen Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung“ sind BM Gorbach und seine RegierungskollegInnen nahezu vollkommen schuldig geblieben.

Auf Betreiben von BM Gorbach ist zudem die seit 2001 ausständige Unterzeichnung und Ratifizierung des wichtigen Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention durch die EU bisher nicht auf die Agenda der österreichischen EU-Ratspräsidentschaft gekommen - selbst die EU-Kommission erwartet mehr in Sachen Alpenschutz von der Regierung.

4. Versagen in der Infrastrukturpolitik

Statt endlich die Schwerpunktsetzung zwischen Straße und Schiene zurecht zu rücken, werden unter BM Gorbach überflüssige Straßenprojekte vorangetrieben. So wurde von Gorbach sogar das „Jahr des Straßenbaus“ ausgerufen. Im Schienensektor werden unnötige Prestigeprojekte wie eine „Grottenbahn“ Klagenfurt-Villach vorangetrieben. Den ÖBB und den SteuerzahlerInnen würden damit freilich hunderte Millionen Euro an unnötigen Mehrkosten aufgebürdet.

5. Versagen in der Verkehrspolitik

Mit der ÖBB-Reform wurde die Bahn – wie bereits vor Beschlussfassung von allen ernstzunehmenden ExpertInnen sowie von den Grünen vorgerechnet - geschwächt statt gestärkt: Aufsplitterung in elf Tochter- und Enkelgesellschaften, unnötige Trennung von Infrastruktur Bau und Infrastruktur Betrieb, zusätzliche Schulden wegen dem Finanzierungsloch bei der Infrastruktur, strukturelle Überschuldung der ÖBB binnen weniger Jahre, Aufblähung des ÖBB-Managements (von 18 auf 38 Personen) und der Aufsichtsräte (von 22 auf 57 Personen) zum Zweck der Umfärbung und des Postenschachers. Im Nahverkehr droht noch Schlimmeres: Statt mehr Angebot zu besseren Preisen für PendlerInnen betreibt das BMVIT - nach heftiger Rechnungshofkritik an Koordinations- und Managementmängeln des Ressorts - eine Reform, die man praktisch nur als „Kindesweglegung“ in Richtung Länder bezeichnen kann. Mit zuwenig Mitteln und ohne Koordination wird Österreich aber den Weg zum Taktverkehr nach Schweizer Muster nie schaffen.

6. Gorbach gegen Luftreinhalte-Maßnahmen im Verkehrsbereich

Auf ausdrückliches Betreiben von BM Gorbach und seinen MitarbeiterInnen wurden mit der kürzlich beschlossenen Novelle zum Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-Luft) die Möglichkeiten der Länder massiv beschnitten, mit Verkehrsbeschränkungen gegen gesundheitsgefährdende Luftverschmutzung vorzugehen. In Zukunft sollen derartige Schritte nur mehr mit Zustimmung von BM Gorbach und kurz befristet möglich sein. Dies ist nicht nur verfassungsmäßig ein bedenklicher Eingriff in die Landeszuständigkeiten, sondern auch in der Sache völlig verfehlt. Für „freies Rasen“ werden von Gorbach und seinen RegierungskollegInnen im „Sanierungsgebiet“ an der Autobahn (zB in Tirol) massive Gesundheitsbelastungen durch Luftverschmutzung offenbar achselzuckend in Kauf genommen.

7. Untätig in der sonstigen Sacharbeit – Post, Telekom

Beinahe alle kontroversiellen Themen werden an Runden Tischen und in Beiräten dahingeschleppt oder gleich den entsprechenden Lobbies selbst überantwortet. Siehe das Beispiel Handymasten: Die BürgerInnen werden vom Minister tatenlos im Regen stehen gelassen, während ein von den Betreibern mitfinanzierter und fachlich einseitig besetzter „Wissenschaftlicher Beirat“ scheinobjektive Entwarnungsmeldungen verbreitet.

8. Versagen im Bereich der Forschung

Auch im so wichtigen Bereich der Forschung sind von BM Gorbach keine nennenswerten Initiativen zu erkennen, obwohl die letzten Daten des österreichischen Forschungs- und Technologieberichtes 2005 alarmierend sind:

Während beispielsweise Länder wie Schweden (3,98 %) und Finnland (3,48 %) bereits 2003 die Lissabon-Vorgaben erreichten, sind die Forschungs- und Entwicklungsausgaben in Österreich laut vorliegendem Bericht unzureichend, um eine vergleichbare Forschungsquote zu erreichen.

Nach wie vor gibt es darüber hinaus zu wenig ForscherInnen in Österreich. Mit einem Anteil von 6,1 ForscherInnen/1000 Beschäftigte liegt Österreich auf dem 18. Platz und deutlich unter dem OECD-Durchschnitt von annähernd 7 ForscherInnen/1000 Beschäftigte. Auch in diesem Bereich sind keinerlei Initiativen seitens BM Gorbachs zu erkennen.

BM Gorbach ist es sogar gelungen, das einstmalige „Schmuckstück“ der österreichischen Forschung, die „Austrian Research Centers“ in Seibersdorf zu ruinieren. So hat zuletzt sogar der „Rat für Forschung und Technologieentwicklung“ festgehalten, das ARC sei „schon seit längerer Zeit keine Erfolgsstory“ und Seibersdorf „pendelt etwas unstrukturiert hin und her“. Auch hier wäre dringend Reformbedarf gegeben.

Aber BM Gorbach kümmert sich bekanntlich vorrangig um sein „Tempo 160 km/h-Projekt“.

9. Missachtung des Parlaments, gesetzwidriges Verhalten:

BM Gorbach war seit seinem Amtsantritt lediglich bei einem einzigen (!) Verkehrsausschuss anwesend. Dies ist ein mehr als aussagekräftiger Hinweis darauf, wie wichtig ihm die parlamentarische Behandlung der anstehenden offenen Fragen und Probleme seines Zuständigkeitsbereiches tatsächlich ist.

Selbst wenn – wie z.B. beim Nahverkehr – der Rechnungshof unmissverständlich gesetzwidriges Verhalten kritisiert, werden daraus keine Konsequenzen gezogen. Die jährlich verpflichtenden Berichte über hunderte Mio. Euro an Bundesgeldern für ÖBB und Privatbahnen werden dem Parlament nach wie vor vorenthalten.

10. EU-Ratspräsidentschaft – die nächste Blamage droht:

Während bei der letzten EU-Ratspräsidentschaft Österreichs die MinisterInnen auf dem Fahrrad unterwegs waren, plant BM Gorbach für den informellen Verkehrsministerrat in Vorarlberg im März 2006 allen Ernstes, einen Schleuderkurs mit seinen EU-Minister-KollegInnen abzuhalten! Diese seltsamen Pläne können wohl nur als Faschingsscherz betrachtet werden. Viel wichtiger wäre freilich eine ernsthafte Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit.

11. Unsinn wie Blaulicht oder Tempo 160 als Output – trotzdem teuerstes Kabinett der Regierung

BM Gorbach steht mit Kosten von jährlich 1,9 Mio. Euro für sein über alle Maßen aufgeblähtes Doppelkabinett als Vizekanzler und Verkehrsminister an der Spitze der Regierungsmitglieder. Zeitweise über 50 KabinettsmitarbeiterInnen – 35 von Gorbach selbst, dazu noch die MitarbeiterInnen der beiden zu BM Gorbachs Entlastung beschäftigten Staatssekretäre, arbeiten in den Kabinetten des BMVIT. Es

ist naheliegend, dass damit wohl auch BZÖ-Parteiarbeit auf Kosten der SteuerzahlerInnen erledigt wird.

12. Reise- und Repräsentationswahn

Unter BM Gorbach wurden bis zu 100% Überschreitungen der entsprechenden Budgetposten üblich – das hat nicht einmal der ebenfalls spendierfreudige Amtsvorgänger Michael Schmid je geschafft. Von Taxifahrten zum Eishockey-Match, einem Christbaum um über 1.000 Euro bis zu Teppichen in Parteifarben in den Ministerräumlichkeiten hat BM Gorbach nichts ausgelassen, was Steuergeld kostet und dem eigenen fürstlichen Geltungsdrang nützt! So gab es z.B. jede Menge teurer und sachlich fragwürdiger Auslandsreisen mit großer Entourage, etwa zu Gouverneur Schwarzenegger nach Kalifornien oder in Sachen Postpolitik nach Japan. Mit der Vorbereitung und Aushandlung der zum Wahren des Scheins nötigen, sachlich jedoch völlig entbehrlichen Abkommen und Memoranden wurde zudem der Beamtenapparat des BMVIT von viel wichtigeren Arbeiten abgehalten. Dass die Durchschnittskosten pro Reise nach der vehementen Oppositionskritik schlagartig sanken, beweist, wie gerechtfertigt die Kritik war. Die Idee, für schlechtes EU-Verhandeln wie bei der Wegekostenrichtlinie Orden zu beanspruchen, passt ebenfalls ins feudale Selbstverständnis von BM Hubert Gorbach.

13. Einfärbung/Versorgung/Postenschacher

In keinem Ministerium wurde seit der schwarzblauen Machtübernahme so unverschämter Postenschacher betrieben wie im Verkehrsministerium und seinem Einflussbereich. Das BMVIT und Verkehrswesen wurden offensichtlich vom Kanzler der FPÖ bzw. dem BZÖ zum Versorgen der GesinnungsgenossInnen überlassen. Ob die zahlreichen Strukturreformen im BMVIT selbst mit der Schaffung neuer Leitungsposten, ob die Aufblähung der ÖBB-Vorstandsetage, ob Asfinag, SCHIG, Postbus-Zweitvorstand, Schienenregulator oder Austro-Control – die Liste der parteipolitischen Postenbesetzungen im Bereich des Verkehrsministers füllen mehrere Seiten.

14. Schifffahrt/Unvereinbarkeiten

Sich das „nachpolitische“ Tätigkeitsfeld durch Privatisierung im eigenen politischen Zuständigkeitsbereich zurecht zu zimmern, wie BM Gorbach es durch den Verkauf der ÖBB-Bodenseeschifffahrt an ein Konsortium mit seinem künftigen Brötchengeber aus der Vorarlberger Tourismusbranche machte, wäre in nahezu jedem zivilisierten Land ein Rücktrittsgrund für einen Minister.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG:

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Dem Herrn Vizekanzler und Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird im Sinne des Art. 74 B-VG das Vertrauen versagt.“



A. G. Nellen



Sabine Meindl