

19.53

Präsidentin des Rechnungshofes Dr. Margit Kraker: Sehr geehrte Frau Präsidentin! Hohes Haus! Zunächst einmal möchte ich mich bei Ihnen sehr herzlich dafür bedanken, dass Sie sich so intensiv mit den Berichten des Rechnungshofes befassen. Es stehen ja vier Berichte auf der Tagesordnung, die das Verkehrsressort betreffen, die wir zuletzt im Rechnungshofausschuss behandelt haben. Ich erlaube mir auch noch einmal, kurz auf die Berichte einzugehen, weil es ja doch unsere Berichte sind.

Im Bereich der zivilen Flugsicherung haben wir die Austro Control mit anderen europäischen Flugsicherungsorganisationen verglichen und haben festgestellt: Die Austro Control ist eine produktive Flugsicherungsorganisation, aber im Vergleich auch etwas teurer.

Sie hat die Aufgabe, für einen sicheren Ablauf des Flugverkehrs zu sorgen. Wesentliches Qualitätsmerkmal ist etwa die Zahl der Verspätungen, und da liegt die Austro Control besser als der europäische Schnitt. Sie ist aber bei den Personalkosten teurer – auch in der Fluglotsenstunde – und liegt an elfter Stelle der europäischen Flugsicherungsorganisationen.

Die bedeutendsten Einnahmequellen sind die Überfluggebühren und die An- und Abfluggebühren. Im Jahr 2015 gab es ein besseres Ergebnis, das Ergebnis wurde aufgrund eines Sondereffekts verdoppelt – weil der ukrainische Luftraum gesperrt wurde. Deshalb waren das Ergebnis und die Einnahmen besser.

Es gibt jedoch ein Aber bei der Austro Control, und das ist der hohe Anteil des Sozialkapitals, die hohen Rückstellungen und Abfertigungen für Pensionen, die zwei Drittel ausmachen. Das sind natürlich Summen, die man sich verdienen muss und die zukünftig einen hohen Liquiditätsbedarf nach sich ziehen.

Die Austro Control wurde, wie Sie wissen, 1994 ausgegliedert. Sie beschäftigt mehr als 1 000 Bedienstete, darunter 336 Fluglotsinnen und Fluglotsen. Der Rechnungshof hat bemängelt, dass eine Eigentümerstrategie zur Senkung des Personalaufwandes beziehungsweise zur Entwicklung der Gestaltung der Gehälter gefehlt hat. Wir haben festgestellt, dass die Gehälter des aktiven Personals in der Austro Control deutlich höher waren als vergleichsweise im Bundesdienst. Sie haben sich, seit es eine Kollektivvertragsfähigkeit gibt, dynamischer entwickelt, und da meinen wir jetzt gar nicht die Fluglotsen, sondern die Administrativkräfte, die Fachkräfte im technischen Bereich et cetera.

Es gab Leistungsprämien, es gab Belohnungen, die wir teilweise nicht nachvollziehen konnten. Daher ist der Rechnungshof der Meinung, man soll mit Maßnahmen dazu beitragen, dass es eine leistungs- und generationengerechtere Bezahlung gibt. Da gibt es eine Chance, wenn der dritte Kollektivvertrag verhandelt wird; da verstehen wir unseren Bericht auch als Rückenwind für die Verhandlungen.

Detto ist es mit den Anpassungsprozessen hinsichtlich der Pensionsreformen. Diese wurden nicht nachgezogen, im Speziellen für Bedienstete, die dem alten Kollektivvertrag unterliegen. Auch da ist es notwendig, kostendämpfende Maßnahmen zu setzen. Gesetzliche Maßnahmen wurden im Ausschuss ausgeschlossen, es müssten aber eigentlich Maßnahmen wie 40-jährige Durchrechnung, Abschläge bei früherem Pensionsantritt, Pensionssicherungsbeiträge et cetera gesetzt werden.

Was die Umsetzung betrifft, findet gerade ein Nachfrageverfahren statt, und dies werden wir im Zusammenhang mit dem Tätigkeitsbericht für dieses Jahr auch veröffentlichen.

Beim Thema Pensionen komme ich zum nächsten Bericht: Pensionsgebarung der ÖBB-Bediensteten. Da haben wir eine Follow-up-Überprüfung zu einem Prüfbericht, den der Rechnungshof 2015 veröffentlicht hat, gemacht. Ich betone, dass dieser Bericht jene Bundesbahnbeamten betraf, die bis 1996 aufgenommen wurden, weil die neueren Bediensteten ab 1996 dem ASVG unterliegen und nicht von diesem Bericht umfasst sind.

Wir haben da auch Empfehlungen ausgesprochen, und wir haben festgestellt, dass die Nichtumsetzung der Empfehlungen das Ministerium betroffen hat. Es geht da um Vorschläge für Änderungen des Bundesbahn-Pensionsgesetzes. Diese sind nicht gekommen; die ÖBB setzten die an sie gerichtete Empfehlung um, das betraf das Thema der organisationsbedingten Ruhestandsversetzungen. Aufgrund dieser Nichtumsetzung hat sich das Einsparungspotenzial verringert. Die möglichen Einsparungen werden immer weniger, weil die Zeit natürlich fortschreitet, und sie belaufen sich jetzt auf 560 Millionen Euro.

Hauptkritikpunkt bei den ÖBB-Pensionen – bei den älteren Bahnbeamten – ist das niedrige Pensionsantrittsalter, nicht die Höhe der Pensionen. Das durchschnittliche Pensionsantrittsalter stieg auf 56 Jahre an, ist aber immer noch deutlich unter dem gesetzlichen Pensionsantrittsalter. Das altersbedingte Pensionsantrittsalter ist auf etwas mehr als 60 Jahre gestiegen, krankheitsbedingt lag es aber immer noch bei 54,39 Jahren.

Wir haben damals auch empfohlen, dass man die Legistik für Bundesbeamte im Bundesministerium für öffentlichen Dienst und Sport oder im Bundeskanzleramt zusammenführt. Diese Empfehlung wurde noch nicht umgesetzt. Wir glauben, dass es da Parallelitäten gibt und dass das zentral gemacht werden sollte.

Wir erkennen an, dass ein paar Maßnahmen gesetzt wurden, etwa keine organisationsbedingten Ruhestandsversetzungen mehr. Die krankheitsbedingten Ruhestandsversetzungen waren leicht rückläufig, die altersbedingten sind etwas gestiegen. Alterszeitmodelle werden vermehrt angenommen.

Zur Bundesanstalt für Verkehr: Das war eine Routineprüfung des Rechnungshofes, und wir mussten im Rahmen dieser Prüfung eine Reihe von gravierenden Problemen feststellen, die dort System hatten.

Da gab es zwei Aspekte: Für die Sicherheitsuntersuchungsstelle für Flugunfälle gibt es eine Pflicht zur Veröffentlichung von Untersuchungsberichten. Es gibt eine Frist für die Veröffentlichung, die wurde auch nicht eingehalten, und Anfang 2016 wurden 36 Untersuchungen eingestellt. Es gibt natürlich auch eine gesetzliche und europarechtlich normierte Unabhängigkeit der Sicherheitsuntersuchungsstelle. Da gab es Anhaltspunkte, dass diese durch eine unzulässige Weisung hätte unterlaufen werden können oder möglicherweise wurde.

Das zweite Thema war die Frage des Zukaufs externer Leistungen von Unternehmen. Diese machten im Zeitraum von 2006 bis 2016 immerhin ein Volumen von 24 Millionen Euro aus. Da gab es vergaberechtliche Probleme, Gesichtspunkte der Sparsamkeit wurden nicht ausreichend beachtet, und es gab Schlusszahlungen in Höhe von 348 000 Euro, wobei für uns die Gegenleistung nicht nachvollziehbar war.

Wir haben unser Prüfungsergebnis an die Staatsanwaltschaften weitergeleitet, damit allfällige Straftatbestände geklärt werden. Vonseiten des Ministeriums wurden nach unserer Schlussbesprechung ebenfalls Maßnahmen eingeleitet.

Wir haben festgestellt, dass es eine Überdotierung der Bundesanstalt für Verkehr gab. Der Dienststellenleiter hatte praktisch die Befugnis, finanzielle Verpflichtungen nach oben hin unbegrenzt einzugehen. Weder die Geschäftsordnung noch die Revisionsordnung des Ministeriums sahen irgendwelche Einschränkungen vor, und das ermöglichte einen großen Handlungsspielraum.

Die Bundesanstalt für Verkehr wurde mit 31.7.2017 aufgelöst. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle ist als nachgeordnete Dienststelle eingerichtet, die technische Unterwegskontrolle ist seit Mitte Juni 2015 bei der Asfinag, und wir erachten es für notwendig und

zweckmäßig, dass sämtliche Probleme aufgearbeitet und Regressverfolgungen durchgeführt werden. (*Abg. **Lausch** – in Richtung Abg. Leichtfried –: Kollege Leichtfried, hast das eh gehört? Regress! Aufarbeitung!*)

Was die Breitbandstrategie betrifft, haben wir eine Prüfung gemacht, und ich bedanke mich dafür, dass dieser Bericht so intensiven und so großen Anklang gefunden hat. Ich denke, es handelt sich um ein relevantes Thema. Der Nationalrat hat in der Telekommunikationsgesetz-Novelle auch schon zwei Empfehlungen aufgegriffen, eben die Daten zur Breitbandversorgung, die da zur Verfügung gestellt werden müssen. Mit dem Ausbau von Breitbandinternet in Gebieten, in denen es keine ausreichende Versorgung gibt, war es natürlich Ziel, die digitale Kluft abzubauen. Neben dem Ausbau geht es vor allem darum, die Nutzung von schnellem Internet zu erhöhen. Im Regierungsprogramm finden sich ambitionierte Ziele, die bis zu Gigabitanschlüssen bis 2025 reichen. Die Länder haben die Möglichkeiten, Top-up-Förderungen zu machen, Anschlussförderungen zu machen. Da halten wir es für wichtig, dass Koordinationsprobleme ausgeräumt werden, dass die Transparenzdatenbank genutzt wird.

Wir merken, dass die Förderungen für die Gemeinden wichtig sind, und deshalb haben wir auch vorgeschlagen, dass die Möglichkeiten eines offenen Calls zu prüfen wären. Die Versorgung und die Nutzung im Endkundenfestnetzbereich liegen wie gesagt weit unter den technischen Möglichkeiten. Deshalb glauben wir, dass stärkere Anreize für die Nutzung geschaffen werden müssen, damit eben auch im ländlichen Raum eine entsprechende Stärkung durchgeführt wird.

Wir haben sehr frühzeitig geprüft, die Förderverfahren waren noch in einer Anfangsphase, daher ist die Förderabwicklung noch nicht abschließend beurteilbar. Da das Thema so relevant ist, werden wir uns daher auch in Zukunft mit der Frage der Umsetzung der Breitbandstrategie auseinandersetzen und das weiterverfolgen. – Danke für die Aufmerksamkeit. (*Beifall bei ÖVP und SPÖ sowie bei Abgeordneten von FPÖ und NEOS.*)

20.05