

**Dringliche Anfrage
gemäß § 61 Abs. 3 GO-BR**

**der BundesrätlInnen Todt,
Genossinnen und Genossen
an den Bundeskanzler
betreffend „TAXI BUND „**

Den unterzeichneten Bundesrätinnen und Bundesräten wurde kürzlich bekannt, dass nunmehr ein Projekt aus der Konferenz der Generalsekretäre umgesetzt werden soll, welches unter dem Arbeitsbegriff TAXI BUND firmiert. Am 6.11.2018 erfolgte die Beschlussfassung des Projektes auf der Konferenz der Generalsekretäre, für welche die österreichische Rechtsordnung keinerlei Rechtsgrundlage kennt.

Das Pilotprojekt wurde für ein Jahr angeordnet, teilnehmen sollen ca. 150 Bedienstete des Bundeskanzleramts, des Bundesministeriums für Landesverteidigung und des Bundesministeriums für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort. Es sollen 3 Standorte gebildet werden, an welchen jeweils zwei Kraftfahrzeuge stationiert sein sollen. Es sollen für diese Zwecke je drei E-VW Golf und Hybrid Audi A6 für die Phase des Pilotprojektes beschafft werden, wobei das Pilotprojekt am 1.3.2019 starten soll. Zusätzlich werden zunächst 10 Kraftfahrer seitens des Landesverteidigungsministeriums dafür zur Verfügung gestellt. Nach einem Jahr soll der gesamte Fahrbetrieb aufgenommen und auf ca. **70 Kraftfahrzeuge ausgedehnt werden.**

Dies bedeutet hochgerechnet, dass **für die 70 Kraftfahrzeuge rund 120 Kraftfahrer zur Verfügung stehen müssen**. Der Fahrbetrieb soll grundsätzlich Montag bis Freitag von 7:00 bis 19:00 Uhr stattfinden; eventuell anfallende Mehrdienstleistungen gehen zulasten eines noch festzulegenden Schlüssels.

Interessant ist auch die mit Fettschrift verstärkte Aussage in den Projektunterlagen, wonach zunächst eine Interessentensuche für Kraftfahrer erfolgen soll, bei zu geringer Anzahl an Interessenten aber mit Anordnungen bzw. Regelungen zur Abstellung von Kraftfahrern durch die Ressorts gedroht wird.

Ein solches Projekt erscheint in Zeiten, in welchen Privilegien verpönt sind, zumindest äußerst doppeldeutig. Soll also zunächst für 150 Bedienstete dreier Ressorts ein Wagenpool von 6 Autos zur Verfügung gestellt werden, wobei davon auszugehen sein wird, dass es sich dabei um hochrangige Bedienstete handeln werde. Im Endbetrieb sollen 70 Kraftfahrzeuge für Spitzenbeamte aller Ressorts zur Verfügung stehen, wobei den Projektunterlagen nicht entnommen werden kann, wofür diese Dienste eigentlich genau in Anspruch genommen werden dürfen.

Normalerweise handelt es sich bei solchen Fahrten von höheren Bediensteten zu Sitzungen und anderen Veranstaltungen um Stadtfahrten. Sollte daher nicht vielmehr das Augenmerk daraufgelegt werden, dass ökologische Überlegungen bei solchen Projekten im Zentrum stehen. Bei den meisten solcher Fahrten ist die Inanspruchnahme eines öffentlichen Verkehrsmittels durchaus zumutbar. Dies schont die Umwelt und trägt auch dazu bei, den Anschein von Privilegien zu vermeiden. Sollte es in Ausnahmefällen nicht möglich sein, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen, so steht den öffentlich Bediensteten auch die Möglichkeit zu, ein Taxi zu verwenden und dies der Dienststelle zu verrechnen.

Unklar ist auch, ob dadurch zunächst in diesen drei Ressorts alle anderen Dienstautos, also jene, die nicht den höchsten Organen zur Verfügung stehen, entfallen. Sollte dies nicht der Fall sein, so ist das Projekt jedenfalls aufs heftigste abzulehnen.

Interessant erscheint dabei auch, dass die Interessen der heimischen Wirtschaft und hier insbesondere der Taxiinnung in diesem Projekt überhaupt keine Rolle spielen. Durch Anfrageserien und deren Beantwortung ist bekannt, dass für Taxirechnungen in den Ressorts gewisse Summen anfallen, die durch so ein Verfahren der Wirtschaft entzogen werden würden.

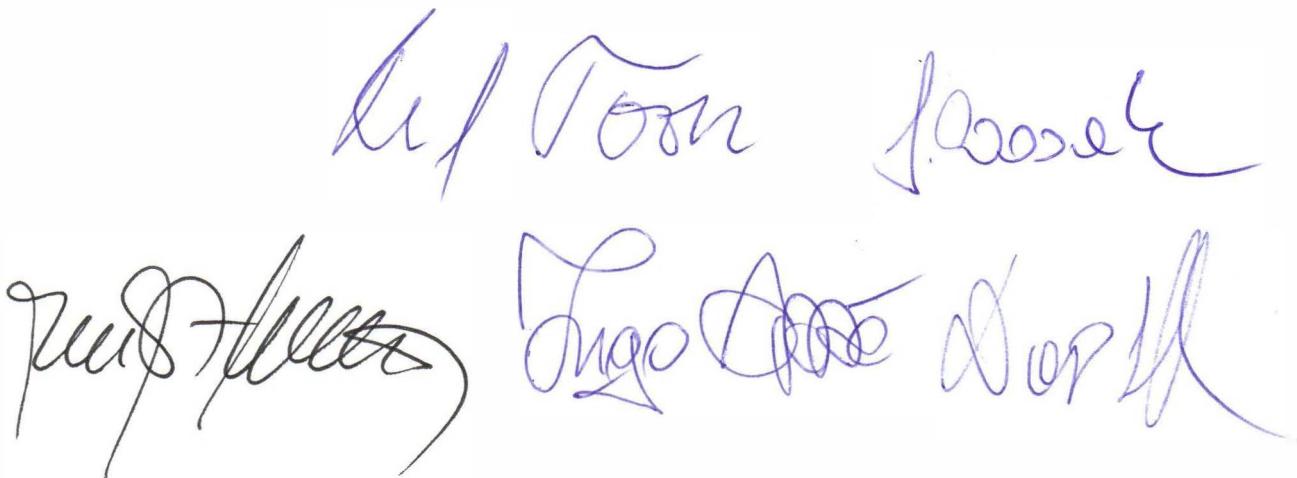
Aber es fehlen der Projektbeschreibung auch betriebswirtschaftliche Kerndaten, da aus den Unterlagen nicht ersichtlich ist, welche Kosten in Zukunft für eine durchschnittliche Stadtfahrt, die bisher zwischen € 10 und € 15 mit dem Taxi kostet, anfallen werden. Auch hier müsste eine deutliche Kostenunterschreitung erreicht werden, um das Projekt nur irgendwie zu rechtfertigen.

Die unterzeichneten Mitglieder des Bundesrates stellen daher folgende

Anfrage:

1. Wie wurden die 3 Ressorts ermittelt, welche am Pilotprojekt teilnehmen?
2. Warum wurde das Bundeskanzleramt dafür ausgesucht?
3. Über wie viele Dienstwagen verfügt das Bundeskanzleramt bisher?
4. Werden jene Dienstwagen im Bundeskanzleramt, die nicht unmittelbar einem höchsten Organ zugeordnet sind, nach Beginn des Pilotprojektes ausgeschieden?
5. Wie viele der 150 Teilnehmer an dem Pilotprojekt entfallen auf das Bundeskanzleramt?
6. In welchen Funktionen arbeiten die Teilnehmer am Pilotprojekt, die dem Bundeskanzleramt zugeordnet sind?
7. Nach welchen Kriterien wurden diese Teilnehmer ausgesucht und wer nahm die Auslese vor?
8. Sind die Autos des Pilotprojektes nur für reine Dienstfahrten vorgesehen oder können die Berechtigten diese auch für Fahrten zum Wohnort und vom Wohnort nutzen?
9. Ist die Inanspruchnahme von Taxis für Bedienstete des Bundeskanzleramtes ab dem Beginn des Pilotprojektes nicht mehr dem Ressort verrechenbar?

10. Nach Abschluss der Pilotphase sollen für das Projekt 70 Kraftfahrzeuge beschafft werden.
Welche Kosten würden dadurch dem Bund anfallen und welches Ressort wird diese Kosten tragen?
11. Da für das Pilotprojekt schon festgelegt ist, welche Kraftfahrzeuge beschafft werden, dürften diese keiner Ausschreibung unterzogen werden.
Wird das beim Restprojekt anders sein, werden Sie oder wer immer für das Projekt dann zuständig ist, eine Ausschreibung veranlassen?
12. Welche Kosten werden für die Beschaffung der 6 Kraftfahrzeuge für das Pilotprojekt entstehen?
13. Welche Personalkosten verursacht ein Kraftfahrer im Bundeskanzleramt durchschnittlich im Jahr?
14. Warum wurden keine ökologischen Überlegungen in das Projekt einbezogen, wie beispielsweise die Zurverfügungstellung einer Jahresnetzkarte für öffentliche Verkehrsmittel für Bedienstete, die regelmäßig solche Dienstfahrten unternehmen müssen?
15. Haben Sie oder jemand anderer für das Projekt verantwortlicher Gespräche mit der Wirtschaftskammer, insbesondere mit der Taxiinnung geführt?
Was haben diese Gespräche für Ergebnisse gebracht und wie sieht die Taxiinnung den auf sie zukommenden Einnahmenentfall?



In formeller Hinsicht wird verlangt, diese Anfrage gemäß § 61 GO-BR dringlich vor Eingang in die Tagesordnung zu behandeln und dem Erstunterzeichner Gelegenheit zur Begründung zu geben.

