

II-⁹⁷⁸³ der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 481913

1993 -05- 06

A N F R A G E

der Abgeordneten Rosenstingl und Kollegen

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

betreffend: aufklärungsbedürftige Interpretation des Vollzugsbereichs des Bundesministers
im Fall der ÖBB

Bereits seit Jahren wird das Interpellationsrecht des National- und Bundesrates aufgrund einer fragwürdigen Interpretation des Vollzugsbegriffs durch den Verfassungsdienst des Bundeskanzleramtes hinsichtlich der ministeriellen Zuständigkeit für Unternehmen im Bundesbesitz so restriktiv ausgelegt, daß – folgt man der ministeriellen Interpretation – sich die Abgeordneten als Empfänger einer besonderen Gnade fühlen müssen, daß der Minister überhaupt eine Antwort übermittelt.

Dies stellt nach Ansicht der unterzeichneten Abgeordneten insoferne einen unhaltbaren Zustand dar, als der Nationalrat zwar alljährlich für die finanziellen Folgen der Geschehnisse in diesen Unternehmen auf dem Wege des Budgets die Verantwortung übernehmen muß, nach Meinung der Regierung aber nicht einmal berechtigt ist, die ordnungsgemäße Verwendung der zugewiesenen Mittel zu überwachen. Lediglich die Prüfung durch den Rechnungshof stellt hier eine – kapazitätsmäßig jedoch sehr eingeschränkte – Möglichkeit dar, doch selbst diesem wird – wie jüngst das Beispiel Bank Austria zeigte – das Prüfrecht nur widerstrebend und auf Druck des Verfassungsgerichtshofes eingeräumt.

Bei den ÖBB, die bis zum Jahreswechsel mangels eigener Rechtspersönlichkeit zur Gänze zum Vollzugsbereich des Verkehrsministers zählten, ist nun ebenfalls bereits wiederholt der Fall aufgetreten, daß unter Hinweis auf das eingeschränkte Weisungsrecht und die neue Rechtskonstruktion die Beantwortung von parlamentarischen Anfragen formal verweigert und lediglich eine 'Stellungnahme' der ÖBB, nicht aber eine Antwort des Ministers übermittelt wurde.

fpc106/vollzug.ros

DVR 0717193

Dies ist umso bemerkenswerter, als eben die Organe, in deren Verantwortlichkeit operative Entscheidungen nunmehr fallen, aufgrund der Verzögerungen bei der Bestellung der Aufsichtsräte durch den Verkehrsminister zum Teil bis zum heutigen Tag nicht existieren.

Dafür setzte der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Zusammenhang mit der Bestellung der Aufsichtsräte einige Handlungen, an deren Zugehörigkeit zum Zuständigkeitsbereich des Ministers, ja sogar an deren Rechtmäßigkeit Zweifel durchaus angebracht erscheinen:

Nicht nur, daß bereits lange vor der Bestellung des Aufsichtsrates in der Öffentlichkeit der Vorstand, dessen Bestellung ja vom Aufsichtsrat erst ausgeschrieben werden sollte mehr oder weniger feststand: Presse, 13.2.93: *'ÖBB-Vorstand nimmt Proporz-Gestalt an'* und der Verkehrsminister den Medien gegenüber offensichtlich seine Begeisterung für den derzeitigen Generaldirektor der ESG, Draxler erkennen ließ, was eine Präjudizierung der Gremien durch den Verkehrsminister darstellt, da sich Draxler noch nicht einmal beworben hat, nun aber bereits als Klima-Favorit präsentiert wurde.

All diese Vorgänge ließen sich eventuell mit dem Hinweis auf einen möglicherweise spärlichen Wahrheitsgehalt von Pressemeldungen relativieren, folgender hingegen mit Sicherheit nicht: Die Vorstellung des Aufsichtsratspräsidenten Herbert Schuster durch den Minister bereits Tage vor der konstituierenden Sitzung des Aufsichtsrates, in der er gewählt wurde.

Hinsichtlich der Bestellung des Präsidenten des Aufsichtsrates liest man im ÖBB-Gesetz wörtlich: §7 (8): *'Der Aufsichtsrat wählt aus seiner Mitte einen Vorsitzenden und zwei Stellvertreter'*, kein Wort hingegen über eine Rolle des Verkehrsministers bei dieser Wahl.

Doch damit nicht genug: Sogar die Türschilder in der ÖBB-Zentrale wiesen Schuster bereits vor der konstituierenden Sitzung des Aufsichtsrates, in der er gewählt werden sollte und dann auch gewählt wurde, als Vorsitzenden aus!

Mit anderen Worten: eben jener Verkehrsminister, der sich bei jeder Gelegenheit auf die Unabhängigkeit der jeweiligen Unternehmensorgane beruft, um nicht in parlamentarischen Anfragen Rede und Antwort über teils skandalöse Vorgänge in diesen Unternehmen stehen zu müssen, präjudiziert diese Organe in einer Art, die klar erkennen läßt, daß von einer Unabhängigkeit in der Praxis keine Rede sein kann.

Aus diesen Umständen ergeben sich nun mehrere mögliche Schlußfolgerungen:

Entweder ist die restriktive Interpretation des Vollzugsbereichs, wie sie seitens der Regierung vertreten wird korrekt, dann hat der Minister im Fall des Aufsichtsratspräsidenten Schuster klar seine Kompetenzen überschritten.

Oder der Eingriff in eine Entscheidung, die laut Gesetz ausdrücklich dem Aufsichtsrat vorbehalten ist, war korrekt, dann ist die Argumentation hinsichtlich der fehlenden Weisungsbefugnis, die ein Interpellationsrecht des Nationalrates ausschließt, unhaltbar.

Die dritte Interpretation, die den unterzeichneten Abgeordneten am plausibelsten erscheint, ist zugegebenermaßen juristisch schwer, aus der Erfahrung hingegen problemlos zu begründen: Die Regierung bzw. ihre Mitglieder handeln hinsichtlich der Abgrenzung ihres Kompetenzbereichs nach dem Motto 'Für alle Fehlentwicklungen sind wir grundsätzlich nicht, für den Rest, insbesondere großartige Ankündigungen und Postenbesetzungen, grundsätzlich immer zuständig.'

Da die Frage der ministeriellen Zuständigkeit für Vorgänge in Wirtschaftskörpern, die im Bundeseigentum stehen, angesichts der zahlreichen Organisationsprivatisierungen und Ausgliederungen aus dem Bundeshaushalt (im Verkehrsressort beispielsweise Post und BAZ) ständig an Bedeutung gewinnt – folgt man der restriktiven Interpretation des Vollzugsbereichs, so sind die jeweiligen Minister in absehbarer Zeit überhaupt nur mehr für repräsentative Aufgaben verantwortlich – stellen die unterzeichneten Abgeordneten an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nachstehende

Anfrage:

1. Aufgrund welcher Kompetenztatbestände haben Sie den Aufsichtsratsvorsitzenden der ÖBB, Herbert Schuster, bereits vor seiner Wahl der Öffentlichkeit vorgestellt?
2. Wie beurteilen Sie Ihre Vorgangsweise der vorzeitigen Vorstellung des Aufsichtsratsvorsitzenden hinsichtlich der Kompatibilität mit den Bestimmungen des §7 Abs.8 Bundesbahngesetz: *'Der Aufsichtsrat wählt aus seiner Mitte einen Vorsitzenden und zwei Stellvertreter'*?
3. Ist es richtig, daß bereits vor der Wahl Schusters zum Aufsichtsratspräsidenten dieser auf den Türschildern der ÖBB-Zentrale als Inhaber der Vorsitzendenfunktion ausgewiesen war, wenn ja, warum und auf wessen Veranlassung hin geschah dies?
4. Wie begründen Sie die angebliche Weisungsfreiheit und Unabhängigkeit der zuständigen Organe der ÖBB, wenn sogar schon vor der ersten konstituierenden Sitzung die wesentlichen Entscheidungen dieses Organes als Ankündigung des Ministers veröffentlicht werden?
5. Werden Sie – im Hinblick auf Ihre offiziell ständig schrumpfenden Befugnisse – die personelle Stärke Ihres Ministerbüros dem sinkenden Bedarf anpassen und den gegenüber Ihrem Vorgänger Lausecker von seinerzeit 6 auf mittlerweile 18 verdreifachten Mitarbeiterstab wieder verkleinern, wenn ja, wann und in welchem Ausmaß, wenn nein, warum nicht?
6. Wie entwickelte sich der Personalstand der einzelnen Sektionen Ihres Ministeriums in den vergangenen 20 Jahren, welche Entwicklung planen Sie für die Zukunft, insbesondere im Hinblick auf die teils bereits erfolgten, teils geplanten (Post,..) Ausgliederungen?

7. Wie begründen Sie Ihre Aussage (bzw. die zugrundeliegende Handlungsweise) in der Anfragebeantwortung 4352/AB *'Entgegen der Presseaussendung vor einem Jahr, wo ich für die Franz-Josefs-Bahn eine Fahrzeit zwischen Wien und Gmünd mit Doppeltriebwagen, die dem Typ 'Pendolino' entsprechen, von unter 2 Stunden für den Winter 1993/94 zugesagt habe, kann ich sogar noch früher eine bessere Lösung anbieten.'*, aus der klar hervorgeht, daß die ÖBB den fraglichen Zug in Ihrem Auftrag einführen, obwohl Sie laut Anfragebeantwortung 4210/AB mangels Weisungsrecht für den kaufmännischen Personenverkehr nach dem neuen ÖBB-Gesetz über einen in dieser Anfrage zur Diskussion stehenden Zug schreiben: *'Demnach entzieht sich der im Feber 1993 in Verkehr gesetzte Zug meiner Einflußspäre' ?*
8. Sind Sie bereit, in Hinkunft ihren Vollzugsbereich hinsichtlich ausgegliederter Unternehmungen wie der ÖBB bei sämtlichen Anfragebeantwortungen ebenso extensiv zu interpretieren – also ohne formale oder inhaltliche Vorbehalte Auskunft über die Vorgänge in diesen Unternehmen zu geben –, wie sie dies offensichtlich bei ihren tatsächlichen Regierungsgeschäften tun, wenn nein, warum nicht?