

2456/AB XX.GP

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Partik-Pablé, DI Hofmann haben am 4. Juni 1997 unter der Nr. 2503/J-NR/1997 an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend mangelhafte Anfragebeantwortung 2040 AB gerichtet, die folgenden Wortlaut hat:

1. Stehen den Bediensteten der Firma VIAS abgesehen von oben genannten Telefonen noch andere Alarmeinrichtungen zur Verfügung?

Wenn ja welche sind das?

Wenn nein, halten Sie die zeitliche Verzögerung, die sich durch diese Art der Übermittlung zwangsläufig ergibt, für aus sicherheitstechnischen Gründen gefährlich und wenn nein, warum nicht?

2. Glauben Sie, daß die Überwachung und Sicherung der Ankunftsgates eine originäre Aufgabe der Sicherheitswachebeamten ist und angesichts der in der Präambel unter Punkt 1 angeführten Überlegungen von diesen übernommen werden
Wenn nein, warum nicht?

3. Sind die Informationen der unterfertigten Abgeordneten bezüglich der von der Firma VIAS im Auftrag von drei Fluggesellschaften getätigten Großgepäckskontrollen und der Durchführung von speziellen Kontrollen im Auftrag der genannten Fluggesellschaften zutreffend?

4. Ist Ihnen bekannt, daß von 220 Bediensteten der Firma VIAS lediglich zwei über die nötige Ausbildung zur Durchführung von Großgepäckskontrollen verfügen?

Wenn ja, was werden Sie diesbezüglich unternehmen?

5. Ist Ihnen bekannt, daß von Inlandsflügen kommende und ins

Ausland weiterreisende Passagiere durch Bedienstete der Firma VIAS im Auftrag der Tyrolean Airways einer Paßkontrolle unterzogen werden?

6. Ist es richtig daß diese Tätigkeit von Gesetzes wegen nicht von der Firma VIAS übernommen werden dürfte?

7. Ist es richtig, daß unter den unter Punkt III angeführten Gesichtspunkten eine genaue Überprüfung der Übereinstimmung der Stundenlisten mit der tatsächlich geleisteten Stundenzahl bisher nicht stattgefunden hat, und Sie daher nicht ausschließen können, daß es hier gravierende, letztendlich zu Lasten des Steuerzahlers gehende Unregelmäßigkeiten gibt?

Wenn ja, werden Sie eine genaue Überprüfung veranlassen und in welcher Form?

8. Ist es richtig daß aufgrund der Personalsituation der Sicherheitswachebeamten nicht an jedem Gate zumindest ein Beamter zur Überwachung eingesetzt werden kann?

Wenn ja, halten Sie das für ein Sicherheitsmanko und wenn nein, warum nicht?

9. Auf welche Höhe belaufen sich die seit 1. April durch Inkrafttreten von § 8 und § .9 SSSZ eingesparten Kosten und wie hoch sind die Kosten, die tatsächlich durch die Vergabe gewisser Aufgaben an die Firma VIAS eingespart werden konnten?

10. Sind die unter Punkt VI genannten Ausführungen zutreffend?

11. Wie hoch waren die Kosten der sicherheitsdienstlichen Überwachung des Flughafens im Jahr 1990, aufgeschlüsselt nach den K9sten für Vertragsbedienstete, Sicherheitswachebeamte sowie anderen rechnerisch relevanten Positionen?

12. Auf welche Höhe belaufen sich die durch die Tätigkeit der Firma VIAS aufgeworfenen Kosten im Jahre 1994, 1995?

13. Ist es richtig, daß Vertragsbedienstete eine 40-Stundenwoche hatten, die Angestellten der Firma VIAS eine 48-Stundenwoche haben?

14. Wieviele Überstunden wurden in den Jahren 1994 sowie 1995 von der Firma VIAS in Rechnung und wieviele Überstunden ergaben sich durch Vertragsbedienstete im Jahr 1990?

15. Was kostete im Schnitt eine Arbeitsstunde eines Vertragsbediensteten, was verrechnet die Firma VIAS?

16. Wieviele vertragsbedienstete waren im Schnitt im Jahr 1990 täglich wieviele Stunden eingesetzt, wieviele Angestellte setzte im Schnitt die Firma VIAS auf Verrechnung wieviele Stunden pro Tag ein, aufgeschlüsselt nach den Jahren 1994 und 1995?

17. Ist es richtig, Daß der Differenz zwischen Einnahmen aus dem Sicherheitsbeitrag und den tatsächlichen Kosten für sicherheitsdienstliche Überwachungstätigkeiten dem Budget des Bundesministeriums für Inneres zufließt.

18. Ist es richtig, daß § 5a SPG dem Bundesministerium für Inneres die Möglichkeit gibt, Vertragsbedienstete mit den momentan von der Firma VIAS ausgeführten Tätigkeiten zu betrauen und die anfallenden Kosten in Form von Überwachungsgebühren durch den sogenannten Sicherheitsschilling einzuheben?

19. Wieviel Prozent der Einnahmen aus dem Sicherheitsbeitrag werden benötigt, um die durch die Tätigkeit der Firma VIAS entstandenen Kosten zu decken, und wieviel Prozent waren - hypothetisch betrachtet - nötig, um die durch den Einsatz von vertragsbediensteten angefallenen Kosten zu decken?

20. Glauben Sie, daß die unter Punkt VII angeführten Argumente stichhaltig sind und werden Sie dem Nationalrat Einsicht in den Vertrag gewähren?

Wenn nein, warum nicht?“

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

Ja. Zur Verfügung steht das Telefon des Flughafenbetriebes. Auf der Nebenstelle 2933 meldet sich die Einsatzleitstelle der Polizei, welche ihrerseits mittels Funk einen Einsatz an die ständig im Vorfeld des Flughafens patrouillierenden 2 Funkwagen (oder 1 Funkwagen + 1 Radpanzer weitergibt. Weiters steht eine Gegensprechanlage mit Videokameraaufschaltung in die Sicherheitszentrale des Flughafens zur Verfügung, wobei die Flughafenbetriebsleitung ebenfalls über eine Vorfeldsicherung verfügt.

Nach Ansicht des Bundesministeriums für Inneres und der örtlichen Sicherheitsbehörde sind diese Alarmierungsmechanismen ausreichend und zielführend.

Zu Frage 2:

Es handelt sich dabei sowohl um eine Safety, als auch um eine Security-Aufgabe. Sicherzustellen ist, daß keine unbefugte Person unkontrolliert auf das Vorfeld gelangt. Dies einerseits um eine Störung des Flugbetriebes zu vermeiden, andererseits um zu verhindern, daß eine Person unkontrolliert an Bord eines Flugzeuges gelangen kann. Um dies zu vermeiden sind, wie bereits in Frage 1 beantwortet, die Alarmierungsmechanismen ausreichend.

Eine Übernahme dieser Aufgabe wäre mit einer erheblich personellen Belastung verbunden. So können die Beamten noch für wesentliche Aufgaben herangezogen werden, was auch der Grund für die Übertragung dieser Aufgaben an die Firma VIAS war.

Zu Frage 3:

Ja. Bei der Beantwortung des Punktes 2 der Anfrage 2057/J wurde darauf Bedacht genommen, daß keine Großgepäckskontrollen im Auftrag des BM f Inneres von der Firma VIAS durchgeführt werden. Richtig ist, daß die genannte Firma Großgepäckskontrollen im Auftrag von Air France, Asiana und Aeroflot, sowie Frachtkontrolle für die Firma DHL durchführt. Diese Tätigkeiten werden dem Bundesministerium für Inneres nicht in Rechnung gestellt. Fremdtätigkeiten werden als solche in den Anwesenheitslisten angeführt. Auch die dabei verwendete Anlage für Großgepäckskontrollen steht im Eigentum der Firma VIAS.

Zu Frage 4:

Nein. Inwieweit Bedienstete eine Ausbildung auf Großgepäckskontrollgeräten genossen haben, entzieht sich der Kenntnis des Bundesministeriums für Inneres. Laut Firma VIAS sind sämtliche Bedienstete in der Lage mit Großgepäckskontrollgeräten zu arbeiten.

Zu Frage 5:

Nein. Die Firma VIAS führt keine Paßkontrollen durch. Personen, welche von einem anderen Inlandsflughafen anreisen und dort bereits eine Paßkontrolle für die Ausreise aus Österreich durchgeführt haben, werden hinsichtlich ihrer Identität (Na-

mensvergleich, Bordkarte mit Ausweis) überprüft. Dies stellt keine Grenzkontrolle dar. Die Tätigkeit geschieht im Auftrag von Tyrolean Airways und wird stichprobenartig durchgeführt.

Zu Frage 6:

Nein.

Zu Frage 7:

Nein. Es ist unrichtig, daß eine Kontrolle nach den unter Punkt III der Präambel dargestellten Gesichtspunkten nicht stattgefunden hat. Die Bezahlung der Firma VIAS erfolgt nach dokumentierter Anwesenheit nach Dienstplan. Der anwesende Offizier überprüft am nächsten Tag die rechnerische Richtigkeit der geleisteten Stunden. Stichprobenartig und unangekündigt erfolgt ein Vergleich zwischen den Anwesenheitslisten und der vertragsmäßig auferlegten Einsatzdokumentation. Nach dieser muß jederzeit nachgewiesen werden können, welcher Bedienstete zu welchem Zeitpunkt welche Tätigkeit ausgeübt hat. Es ist daher nachvollziehbar, ob ein Bediensteter nicht nur anwesend war, sondern auch in welcher Zeit er welche Tätigkeit ausgeübt hat.

unregelmäßigkeiten können daher weitestgehend ausgeschlossen werden.

Zu Frage 8:

Ja. Dies stellt jedoch kein Sicherheitsmanko dar und ist eine solche Vorgangsweise international üblich. In jedem Bereich von Sicherheitskontrollen halten sich Sicherheitswachebeamte auf. Die B-Gates befinden sich sogar unmittelbar bei einem Stützpunkt. Die Anzahl der anwesenden Sicherheitswachebeamten ist ausreichend groß um einerseits eine Überwachung und Sicherung der Kontrollstellen zu gewährleisten, aber auch um andererseits Nachfolgeaufgaben (Z.B. Abnahme sicherheitsgefährlicher Gegenstände, Anzeigeerstattung, Beschlagnahmen u.a.m.) zu erfüllen.

Zu Frage 9:

Seit Inkrafttreten des Gesetzes bis 30.6.1997 (Zeitpunkt der letzten Abrechnung) hat sich die Flughafen Wien AG S 79,976.175,51 an Kosten für die in den §§ 8 und 9 des Gesetzes zum Schutz vor Straftaten gegen die Sicherheit von Zivilflugfahrzeugen angeführten Zwecke aus Mitteln der Sicherheitsabgabe einbehalten. Dieser Betrag hätte ansonsten aus Budgetmitteln des Bundesministeriums für Inneres aufgebracht werden müssen.

Durch die Privatisierung der Sicherheitskontrollen am Flughafen Wien-Schwechat hat sich der Bund die hierfür notwendigen Personalkosten erspart. Diese Ersparnis kann betragsmäßig nicht beziffert werden, weil nicht bekannt ist, wie insbesondere seit dem ständigen Anwachsen des passagieraufkommens in Schwechat die für die Durchführung der Sicherheitskontrolle notwendige staatliche Struktur ausgesehen hätte. Hinzuweisen wäre jedoch darauf, daß jeder vertragsbedienstete mit Kosten von ca. 5 400.000,-/Jahr zu Buche steht.

Zu Frage 10:

Nein. Von welcher Vergleichsbasis auch immer ausgegangen wird, steht jedenfalls fest, daß durch die Privatisierung der Sicherheitskontrollen und die Bezahlung aus der Sicherheitsabgabe für den Bund eine starke budgetäre Entlastung eingetreten ist. Die exakte Größe dieser Einsparung kann jedoch - auch unter Hinweis auf die Frage 9 - nicht beziffert werden.

Zu Frage 11:

Mangels entsprechender statistischer Aufzeichnungen kann diese Frage nicht beantwortet werden. Eine Rekonstruktion bzw. Anstellung einer entsprechenden Kostenrechnung wäre nur mit einem unverträglich hohen Verwaltungsaufwand möglich.

Zu Frage 12:

Die Kosten vom 1.8. bis 31.12.1994 S 34,149.129,80 und vom 1.1. bis 31.12.1995 S 100,324.089,19 und wurden aus dem Sicherheitsbeitrag finanziert.

Zu Frage 13:

Ja.

Zu Frage 14:

Keine. Es handelt sich um ein „all in“ Entgelt. Im Jahre 1990 wurden von vertragsbediensteten 49.193 Überstunden geleistet.

Zu Frage 15:

Die Firma VIAS verrechnet für jede Stunde Dienstleistung S 302,94 exkl. MWSt.

Die Kosten eines Vertragsbediensteten resultieren aus Monatsbezug, Zulagen, Nebengebühren, Dienstgeberbeitrag, Ausbildung, Ausrüstung, Arbeitskleidung, Personalbewirtschaftung u.a.m. Hierzu kommen noch die Kosten für den Personalsatz bei Urlauben, Krankenständen und sonstigen Abwesenheiten vom Dienst, die sich in der Regel in Überstunden zu Buche schlagen. Alle diese Kosten sind bei der Firma VIAS durch ein „all in Entgelt abgedeckt.

Zu Frage 16:

1990 waren durchschnittlich 32 Vertragsbedienstete/Sicherheitswachebeamte bei Tag und 24 vertragsbedienstete/Sicherheitswachebeamte bei Nacht an insgesamt 8 Kontrollstellen im Dienst. Ab 1. August 1994 (Beginn des Vertrages) waren bei 8 Sicherheitskontrollstellen durchschnittlich 34,5 Bedienstete/Tag bei 13 Stunden täglicher Dienstleistung eingesetzt.

Ab 1. September 1994 (Übernahme des Domestic Gates am 13.8.1994) waren es 47,5 Bedienstete/Tag; ab 1. Oktober 1994 bei insgesamt 13 Kontrollstellen 55,5 Bedienstete.

Im Jahr 1995 waren es durchschnittlich 62,6 Bedienstete (ab 1.4. plus Gate Nr. 23/24) bei einer Dienstleistung von 12,9 Stunden/Tag.

Zu Frage 17:

Nein.

Zu Frage 18:

Nein.

Zu Frage 19:

Im Hinblick darauf, daß einerseits durch den ständigen Ausbau des Flughafens Wien-Schwechat (zuletzt Inbetriebnahme des Pier West) die Kosten für die Beauftragung der Firma VIAS ständig variieren und andererseits der privatbetrieb VIAS mit einem behördlichen Apparat, welcher vertragsbedienstete beschäftigt, kaum verglichen werden kann, kann diese hypothetische Frage nicht beantwortet werden. Sie ist aber auch deswegen hypothetisch, da gemäß dem derzeit gültigen Stellenplan für einen Ersatz der Firma VIAS durch behördliche Organe = Vertragsbedienstete, keine Planstellen zur Verfügung stünden. Im übrigen wäre es ein Rückschritt, die erfolgreiche Privatisierung am Flughafen Wien-Schwechat, die auch international viel Anerkennung gefunden hat, wieder aufzuheben.

Zu Frage 20:

Wie bereits zur Frage 17 festgestellt, ist die Annahme, daß die Differenz zwischen den Einnahmen aus dem Sicherheitsbeitrag und den Kosten aus dem Vertrag mit dem beauftragten Unternehmen dem Bundesministerium für Inneres zufließen würden, nicht richtig. Im übrigen verweise ich neuerlich auf die Beantwortung der Frage 12 vom April 1997.