



REPUBLIK ÖSTERREICH
HUBERT GORBACH
VIZEKANZLER
Bundesminister
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXII. GP-NR
2667/AB
2005-04-28
zu 2703/J

GZ. BMVIT-10.000/0010-I/CS3/2005 DVR:0000175

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

Wien, 26 April 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2703/J-NR/2005 betreffend erneuter offensichtlicher Postenschacher im Einflussbereich des derzeitigen Verkehrsministers und Vizekanzlers samt fragwürdigem Vollzug des Stellenbesetzungsgesetzes und des Schieneninfrastrukturgesetzes, die die Abgeordneten Moser, Freundinnen und Freunde am 02. März 2005 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil:

Auf die letztendlich doch unseriösen Vorbemerkungen zur Anfrage möchte ich nur mit einer grundsätzlichen Bemerkung eingehen. Ich stelle leidenschaftslos fest, dass die Mitgliedschaft in einer politischen Partei oder in einem Ministerbüro für mich von vornherein kein Berufsausschlussgrund bzw. Berufsausübungsverbot ist. Wenn Mitglieder von Parteien oder Mitarbeiter aus Ministerbüros die Anforderungen einer Ausschreibung erfüllen und eine zur Objektivität verpflichtende Stellenbesetzungskommission mir einen entsprechenden Vorschlag unterbreitet, sehe ich keinen Grund, Ihre in der Anfrage vorgegebene unfaire Richtung einzuschlagen.

Frage 1:

Können Sie ausschließen, dass der derzeitige für Schienen- und Seilbahnen zuständige Mitarbeiter im überfüllten Ministerbüro von BM Gorbach (dem Verkehrsministerbüro, nicht dem ebenfalls überfüllten und parallel "arbeitenden" Vizekanzlerbüro) bereits als Geschäftsführer der SCHIG feststeht?

Antwort:

Wenn sich der von Ihnen erfragte Ausschluss auf den Zeitpunkt bezieht, an dem die Anfrage gestellt wurde, dann ist diese Frage mit ja zu beantworten, denn ich habe als Vertreter der Eigentumsrechte an der SCHIG zu diesem Zeitpunkt noch nicht entschieden gehabt. Wenn nicht, ist die Frage nunmehr mit nein zu beantworten.

Frage 2:

Wie lässt es sich mit dem Stellenbesetzungsgesetz in Einklang bringen, dass bereits lange vor dem Ende der Ausschreibungsfrist der Name des erfolgreichen Bewerbers öffentlich kolportiert wird?

Antwort:

Es ist mir unbekannt, wer und wann, welche möglichen Namen um die Bewerbung eines Geschäftsführers der SCHIG einer allgemeinen Öffentlichkeit gegenüber kolportiert hat.

Fragen 3 und 4:

Handelt es sich bei einem der beiden SCHIG-Spitzenposten um ein "Lehen" der FPÖ, das von einem an den anderen Parteigänger weitergegeben wird?

Halten Sie es nicht für vordringlicher, Fachleute anstatt von Parteigängern in solchen Positionen einzusetzen?

Antwort:

Hier verweise ich auf meine grundsätzliche Bemerkung zur Vorbemerkung zu dieser Anfrage.

Frage 5:

Ist es zutreffend, dass Ihr angesprochener derzeitiger Mitarbeiter vor seinem Wechsel in Ihr überfülltes Ministerbüro nur ca. ein Jahr bei den ÖBB tätig war, wo sein Mentor ein aus einem TV-Bericht über illegale Massenquartiere für ausländische MitbürgerInnen bekannter vormaliger Bundesmandatar der FPÖ war, der nach diesem TV-Beitrag sogar aus der Wiener FPÖ ausgeschlossen wurde?

Antwort:

Ich weiß nicht, was sie mit dieser Frage meinen könnten, zumal sich diese meines Erachtens nicht auf die Ausschreibung der Funktion eines Geschäftsführers der SCHIG bezieht.

Frage 6:

Ist es zutreffend, dass Ihr angesprochener derzeitiger Mitarbeiter, dessen Versorgung bei der SCHIG bevorstehen soll, sich bei den ÖBB ausschließlich mit Beteiligungen des Geschäftsbereichs Personenverkehr, z.B. Nebenbetrieben und Gaststätten auf Bahnhöfen etc. beschäftigt hat?

Antwort:

Bezüglich der Bewerbung um die Funktion eines Geschäftsführers der SCHIG sind keine Gerüchte oder politische Unterstellungen Voraussetzung, sondern es sind die Ausschreibungskriterien und deren Erfüllung bzw. deren Nichterfüllung von ausschließlichem Interesse.

Frage 7:

Können Sie ausschließen, dass Ihr angesprochener derzeitiger Mitarbeiter somit im Ministerbüro erstmals mit ernsthaften eisenbahn-fachspezifischen Themen konfrontiert wurde?

Antwort:

Ja, das kann ich ausschließen.

Frage 8:

Können Sie bestätigen, dass zum Zeitpunkt der Aufnahme Ihres angesprochenen derzeitigen Mitarbeiters bei den ÖBB dort zudem ein Aufnahmestopp verhängt war?

Antwort:

Die Frage nach dem Zusammenhang zwischen der Besetzung eines Geschäftsführers bei der SCHIG, dem Aufnahmestopp bei den ÖBB und meinem Ministerbüro kann ich nicht nachvollziehen. Daher kann die Frage nur mit Nein beantwortet werden.

Frage 9:

Welche Qualifikation sind für den für die Versorgung Ihres derzeitigen Mitarbeiters vorgesehenen Posten bei der SCHIG erforderlich?

Antwort:

Die Qualifikationen für die Betrauung mit der Funktion eines Geschäftsführers der SCHIG ergeben sich aus den Ausschreibungsbedingungen und nicht aus etwaigen Alimentierungsüberlegungen.

Frage 10:

Ist es richtig, dass sich neben dem vorgesehenen "Ausschreibungs"gewinner auch wesentlich besser qualifizierte KandidatInnen beworben haben?

Antwort:

Nein, das ist nicht richtig.

Fragen 11 bis 23:

Ist es richtig, dass die Aufgaben der SCHIG mit der Bahnreform und damit per 1.1.2005 massiv verändert und dabei eingeschränkt wurden?

Können Sie angeben, aus welchem Grund (außer einem "farbarithmetischen", da der zweite bisherige Geschäftsführer der ÖVP zuzurechnen ist) trotz der inhaltlichen Redimensionierung weiterhin eine Doppelspitze dieses Unternehmens erforderlich sein soll?

In welchem Ausmaß wird sich - falls an der überflüssigen Doppelspitze festgehalten wird - diese Redimensionierung zB in der Bezahlung der auf diesen Positionen Versorgten im Vergleich zu den bisherigen Dotierungen niederschlagen?

Was haben Sie beziehungsweise die im Aufsichtsrat der SCHIG vertretenen Beamten Ihres Hauses wann im einzelnen unternommen, um bei der Abstimmung über die Bezahlung der Vorstände für eine den Einschränkungen der SCHIG-Aufgaben angemessene Reduktion zu sorgen?

Was werden Sie beziehungsweise die im Aufsichtsrat der SCHIG vertretenen Beamten Ihres Hauses diesbezüglich wann im einzelnen unternommen?

Wie hoch waren die summierten Kosten der bei den letzten entsprechenden Aufsichtsratsentscheidung zur Abstimmung gebrachten Vorstandsbezüge und -vergütungen?

Ziel der von Ihnen vorgelegten Novelle des BBG (ÖBB-Reform, Bundesbahnstrukturgesetz 2003) war nicht zuletzt die Reduktion der Personalkosten (lt. mit ÖVP-FPÖ-Mehrheit beschlossenen Ausschussbericht 340 d.B. XXII. GP: "...um die Transparenz der Personalkosten im Vergleich mit anderen Wirtschaftsunternehmen zu heben und kurzfristig ein weiteres Anwachsen der Personalkosten zu verhindern und die Personalkosten... nachhaltig zu senken.")

Hinsichtlich der SCHIG wurde im Rahmen des Bundesbahnstrukturgesetzes u.a. folgende Neufassung von §6 des Schieneninfrastrukturgesetzes beschlossen: "Die Geschäftsführung der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat wirtschaftlich, zweckmäßig und sparsam zu erfolgen."

Wurden diese Ziele a) erreicht, b) insbesondere bei der SCHIG erreicht?

Liegen Ihnen Informationen vor, ob Sie Ihr Ziel a) erreicht haben, b) insbesondere bei der SCHIG erreicht haben?

Wenn ja, woher stammen diese Informationen und wie lauten sie?

Wenn nein: Entspricht es Ihrem politischen Selbstverständnis, Ziele zu verkünden und von der Regierungsmehrheit im Parlament beschließen zu lassen und hernach deren Einhaltung nicht zu kontrollieren?

Sind Sie bereit, Ihren Vertreter im Aufsichtsrat dahingehend anzuweisen, dass er die genannten Informationen beschafft, wenn nein warum nicht?

Sind Sie bereit, diese Informationen der parlamentarischen Kontrolle zugänglich zu machen, wenn nein, warum nicht?

Welche Beitrag leistet die Besetzung der durch die weitere Karriere von Gilbert Trattner im ÖBB-Geflecht freigewordenen zweiten SCHIG-Spitzenposition mit einem weiteren FPÖ-Parteigänger zur Umsetzung des obzitierten §6 1. Satz Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz?

Antwort:

Ja, es ist richtig, dass die Aufgaben der SCHIG mit der Bahnreform bzw. dem durch das Parlament beschlossenen Bundesbahnstrukturgesetz 2003 geändert wurden.

Nein, es ist nicht richtig, dass dadurch die Aufgaben der SCHIG massiv eingeschränkt wurden. Eine Beantwortung der Fragen 11 bis 23 im Einzelnen erübrigt sich daher, da die den Fragen unterstellten Motive - Einschränkung der Aufgaben der SCHIG - nicht zutreffend sind.

Aufgrund des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 wurde die SCHIG zwar von der Finanzierungsfunktion für den Infrastrukturbereich von HL-AG und BEG entbunden. Dies war eine besonders wichtige, aber nicht die einzige Tätigkeit der SCHIG. Die schon vormals bei der SCHIG bestehenden Kontrollverpflichtungen gemäß Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz und analog des Bundeshaushaltsrechts wurden durch das Bundesbahnstrukturgesetz

wesentlich erweitert. Die SCHIG ist nunmehr das Kompetenzzentrum und das alleinige Erfüllungsorgan meines Ressorts im Bereich der Kontrolle der Schieneninfrastruktur.

Demzufolge ist es Aufgabe der SCHIG, finanzielle Mittel von über 2,3 Mrd € pro Jahr angemessen hinsichtlich Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit zu kontrollieren und die Einhaltung der Verpflichtungen (Zeit- und Kostenpläne sowie Qualitätsparameter) gemäß §§ 42 und 43 Bundesbahnstruktur 2003 durch die ÖBB-Infrastrukturgesellschaften.

Darüber hinaus wird die SCHIG in Zukunft auch die Anschlussbahnförderung an Dritte, die Privatbahnförderung und die Abrechnung von Förderungen an Eisenbahnverkehrsunternehmen im Bereich des kombinierten Verkehrs prüfen. Die SCHIG wird ferner in angemessenen Abständen die Einhaltung der Trennungskriterien Absatz - Infrastruktur bei integrierten Eisenbahnunternehmen prüfen. Weitere Aufgabenübertragungen an die SCHIG sind in Planung.

Die SCHIG arbeitet z.B. ganz konkret auch die Grundlagen für die PPP-Finanzierung der Strecken Summerau – Spielfeld-Strass aus und unterstützt mein Ressort bei der Entwicklung von PPP-Modellen im Bereich des Schienenverkehrs. Sie ist auch Trassenzuweisungsstelle.

Wie Sie sehen, sind die Aufgaben der SCHIG nicht kleiner, sondern wesentlich umfangreicher geworden. Ich erachte daher eine Besetzung der Geschäftsführung mit zwei Geschäftsführern als notwendig. Diese werden einen ihren Aufgaben entsprechenden und einen im Verhältnis zu anderen Unternehmen im Bereich des Schienenverkehrs angemessenen Gehalt beziehen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'M' followed by several loops and a long horizontal stroke.