
928/AB XXII. GP

Eingelangt am 17.12.2003

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 932/J-NR/2003 betreffend Vernichtung von Steuergeldern - Teil 3, die die Abgeordneten Haidmayr, Freundinnen und Freunde am 22. Oktober 2003 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1.1.:

Wurden Sie von Ihren Beamten vor der Bestellung von Staatskommissären über den Rechnungshofbericht 1985 und die darin enthaltenen Empfehlungen des Rechnungshofes ("Tätigkeit" der Staatskommissäre) vollständig informiert, sodass Sie die weiteren Bestellungen zu Staatskommissären trotz der Empfehlungen des Rechnungshofes durchgeführt haben?

Antwort:

In meiner bisherigen Amtsperiode gab es noch keinen Anlass für eine Neubestellung eines Staatskommissärs. Davon abgesehen liegt seitens des Rechnungshofes weder in dem angesprochenen Bericht älteren Datums noch in einem Bericht jüngeren Datums eine Rüge einer nicht gesetzeskonformen Vollziehung hinsichtlich der Staatskommissäre nach § 13 Abs. 3 Eisenbahngesetz 1957 vor. Der im älteren Bericht geäußerten Anregung wurde im Wege einer möglichst sparsamen Gebarung bei Abgeltungen Rechnung getragen.

Fragen 1.2. bis 1.6.:

Werden die als Staatskommissäre entsandten Beamte bei der Behandlung der Anschaffung veralteter, behindertenfeindlicher Fahrzeuge im Aufsichtsrat nicht auch für die später durch sie selbst abzuwickelnden Genehmigungsverfahren präjudiziert?

Wurden Sie von Ihren Beamten im Aufsichtsrat darüber informiert, dass der für die Genehmigung der nicht dem Stand der Technik entsprechenden ÖBB-Variante des „Talent“ verantwortliche Abteilungsleiter des BMVIT in seiner 2. „Rolle“, als Staatskommissär bei den ÖBB bei den entsprechenden Aufsichtsratsitzungen der ÖBB nichts gegen die Anschaffung von nicht dem Stand der Technik entsprechenden Zügen getan hat? Und nach der Beschaffungsentscheidung, unter seiner „Aufsicht“, ist er wieder der für Genehmigungen zuständige Beamte, der wohl kaum seine eigenen Handlungen im Aufsichtsrat kritisieren wird!

Auf welche Weise verhindern Sie, dass mögliche Fehler von mit Staatskommissärs-Apanagen versorgten Beamten von deren Kollegen aus falsch verstandener Solidarität vertuscht werden? Welche Kontrollmechanismen haben Sie angeordnet?

Auf welche Weise verhindern Sie, Herr Bundesminister, dass Beamte eigene mögliche Fehlleistungen als Staatskommissäre in ihrer parallelen Behördentätigkeit vertuschen können? Welche Kontrollmechanismen haben Sie angeordnet?

Welche Erklärung hat der Staatskommissär für seine Rolle bei der Anschaffung der ÖBB-Variante des Triebwagenzuges „Talent“?

Antwort:

Zu diesen Fragepunkten sei vorweg klargestellt, dass die gesetzlich vorgesehene Entsendung eines Staatskommissärs nach dem Eisenbahngesetz ein traditionelles, aber dessen ungeachtet weiterhin bewährtes Mittel einer Beobachtung und Koordination mit den die Eisenbahninfrastruktur für den öffentlichen Eisenbahnverkehr bereitstellenden Unternehmen ist, seien es solche des Bundes, seien es solche für Privatbahnen. Diese Unternehmen erhalten allesamt beträchtliche Mittel des Bundes für die Infrastruktur. Der Staatskommissär ist ein neutraler Berichterstatter und eine Verbindungsperson zum Verkehrsressort. Er hat demgemäß auch kein Stimmrecht im Aufsichtsrat, d.h. er entscheidet nicht über entsprechende Anträge des Vorstandes bzw. der Geschäftsführung mit, und ist daher auch nicht für spätere Entscheidungen präjudiziert.

Die Tätigkeit des Staatskommissärs unterscheidet sich also inhaltlich dem Grunde nach von derjenigen der Aufsichtsratsmitglieder, die nach dem Gesellschaftsrecht in und für Eisenbahninfrastrukturunternehmen in der Rechtsform einer AG oder GmbH tätig sind: Sie haben die grundsätzlichen Entscheidungen über einzelne Investitionen insbesondere aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu genehmigen. Von der Tätigkeit des Staatskommissärs sind auch die Genehmigungsaufgaben der Behörde nach dem Eisenbahngesetz zu unterscheiden: Für die in einem Einreichprojekt spezifizierten Investitionsvorhaben hat jedes Eisenbahnunternehmen bei der Behörde die erforderlichen Baugenehmigungen und Betriebsbewilligungen einzuholen.

Anhand des angesprochenen Anlassfalles eines Investitionsvorhabens der ÖBB ist also festzuhalten, dass dieses Vorhaben nicht in den Aufgabenbereich des Staatskommissärs fällt, dass der Staatskommissär bei der Entscheidung über den Antrag des Vorstandes im Aufsichtsrat nicht stimmberechtigt ist, und dass das Behördenverfahren zur Genehmigung eines Vorhabens von der vorgelagerten grundsätzlichen Investitionsentscheidung im Unternehmen bzw. des Unternehmens völlig getrennt und unabhängig ist. Die im Aufsichtsrat zu entscheidenden Anträge des Vorstandes befassen sich in keinem Fall, und so auch hier nicht, mit technischen Details wie Pflichtenheften oder Bauplänen, sondern mit ausschließlich wirtschaftlichen Überlegungen und Randbedingungen.

Im konkreten Fall hat der Vorstand sowohl in der Öffentlichkeit als auch bei der Befassung des Aufsichtsrates die ins Auge gefasste neue Fahrzeuggeneration als behindertenfreundlich dargestellt, ohne dass für die Behandlung im Aufsichtsrat ein konkretes Pflichtenheft oder gar ein Einreichentwurf an die Behörde vorliegen musste, sondern es ging um die Genehmigung des Aufsichtsrates für die grundsätzliche Investitionsentscheidung. Details der Fahrzeugeigenschaften standen dabei noch nicht zur Debatte, sodass der Staatskommissär schon aus dem Grund nicht darüber berichten hätte können. Auch die Behörde konnte dadurch nicht präjudiziert sein, weil erst im Baugenehmigungsverfahren anhand des Einreichentwurfes über Fahrzeugmerkmale und allenfalls entstehende öffentliche Interessen abzusprechen ist.

Fragen 2.1. bis 2.4.:

Die Entsendung der „Staatskommissäre“ erfolgt nach § 13/3 Eisenbahngesetz durch den Bundesminister, ist also eine persönliche Verantwortung des Ministers. Nach welchen Kriterien wählen Sie die „Staatskommissäre“ aus?

Welches Anforderungsprofil haben Sie für die Bestellung in diese Funktion festgelegt?

Wer überprüft außer Ihnen die Erfüllung des Anforderungsprofils der „Staatskommissäre“?

Können Sie bestätigen, dass die Bestellung eines Staatskommissärs durch Sie den Bestimmungen des Stellenbesetzungsgesetzes entsprechen würde, falls es zur Anwendung gebracht werden müsste?

Antwort:

Die Auswahl und Entsendung von Staatskommissären richtet sich nur nach den Anforderungen des Eisenbahnrechts, sie unterliegt nicht dem Stellenbesetzungsgesetz, und es handelt sich um eine Entscheidung des Ressortchefs. Da es um ein Gesamtbild des jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmens mit eisenbahnrechtlichen und -fachlichen wie finanziellen Implikationen geht, wurden die entsandten Personen nach ihren einschlägigen Kenntnissen und Fähigkeiten ausgewählt. In der bisherigen Praxis sind das leitende Beamte des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, welche die Tätigkeit zusätzlich übernehmen, was einerseits eine sachnahe und andererseits kostengünstige Lösung ist. Bei einer allfälligen Bestellung externer Experten müsste zusätzlich ein entsprechender Kostenersatz in Kauf genommen werden.

Fragen 2.5. bis 2.7.:

Nach welchen Kriterien legen Sie fest, welche Eisenbahnunternehmen die Bestellung eines „Staatskommissärs“ und somit offenbar die Überwachung von Sitzungen notwendig haben?

Gibt es auch Eisenbahninfrastrukturunternehmen, zu deren Sitzungen Sie keine Staatskommissäre entsenden?

Welche fachlichen Qualifikationen und welche anderen Voraussetzungen muss ein Eisenbahnunternehmen erfüllen, damit seine Sitzungen nicht durch einen „Staatskommissär“ überwacht werden müssen?

Antwort:

Staatskommissäre werden einerseits zu den Unternehmen entsandt, welche die Hauptstrecken des Eisenbahnverkehrs betreiben oder hierfür bauen, nämlich die ÖBB als Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie die HL-AG und die BEG, andererseits zu den Unternehmen, welche für den öffentlichen Eisenbahnverkehr infrastrukturell bedeutende Privatbahnen betreiben. Daraus ergibt sich die prinzipielle Abgrenzung zu einzelnen Privatbahnen, für die keine Staatskommissäre bestellt wurden.

Fragen 3.1. und 3.2.:

Die Bestimmung des § 13/3 Eisenbahngesetz legt als Aufgabe des „Staatskommissärs“ fest, er habe über von ihm gemachte Wahrnehmungen bei Sitzungen der Organe von Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu berichten. In welcher Weise erfolgt die vom Gesetz verlangte Berichtslegung?

Der Gesetzgeber verlangt somit ausdrücklich und eindeutig eine konkrete eigene Berichtslegung des „Staatskommissärs“ über die von ihm gemachten Wahrnehmungen, also nicht nur das Sammeln und Ablegen von Sitzungsprotokollen. An wen berichten die „Staatskommissäre“ gemäß § 13/3 Eisenbahngesetz 1957?

Antwort:

Die Berichte der Staatskommissäre werden üblicherweise periodisch schriftlich und im Dienstweg vorgelegt. Darüberhinaus erfolgen anlassfallbezogen auch schriftliche oder mündliche Darstellungen direkt oder im Wege des Kabinetts an den Ressortchef. Bei anstehenden bedeutenden Entscheidungen erfolgt eine mündliche Berichterstattung auch im Vorhinein.

Fragen 3.3. bis 3.5.:

Auf welche Schwerpunkte wird in den Berichten gemäß § 13/3 Eisenbahngesetz 1957 der „Staatskommissäre“ Wert gelegt?

Welche dieser Schwerpunkte in der Berichterstattung gemäß § 13/3 Eisenbahngesetz 1957 haben Sie selbst festgelegt, welche Schwerpunkte haben Sie bereits „vorgefunden“?

Wurden die betroffenen Eisenbahnunternehmen über mögliche von Ihnen festgelegte Schwerpunkte in Berichten gemäß § 13/3 Eisenbahngesetz 1957 der „Staatskommissäre“ informiert?

Antwort:

Die üblichen Schwerpunkte der Berichterstattung, die sich nur an den verantwortlichen Ressortchef richtet und nicht auch an die Unternehmen, sind die aus den gesetzlichen Grundlagen abzuleitenden Interessen der Infrastruktur des öffentlichen Eisenbahnverkehrs schlechthin, und dabei insbesondere eisenbahnpolitisch bedeutende Umstände, Vorgänge mit grundsätzlicher Relevanz für das kaufmännische Betreiben und den Einsatz öffentlicher Mittel, aber auch für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes. Selbstverständlich bleibt es mir als Ressortchef unbenommen, spezielle weitere Informationen im Anlassfall einzuholen.

Fragen 3.6. bis 3.10.:

In welcher Weise und von wem werden die Berichte gemäß § 13/3 Eisenbahngesetz 1957 der „Staatskommissäre“ ausgewertet?

Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen werden aus den Berichten gemäß § 13/3 Eisenbahngesetz 1957 der „Staatskommissäre“ üblicherweise gezogen?

Ist es tatsächlich erforderlich und sinnvoll, Sitzungen der Organe von Eisenbahnunternehmen durch einen „Staatskommissär“ überwachen und diesen anschließend über seine Wahrnehmungen berichten zu lassen?

Im Verkehrsministerium ist eine eigene Eisenbahnbehörde mit Aufsichtspflichten eingerichtet. Weshalb benötigt man zusätzliche „Staatskommissäre“ zur Überwachung von Sitzungen?

Immer wieder werden trotz der Abgabe eines Großteils der Zuständigkeiten an die Länder Personalengpässe in der Verwaltung (unter anderem auch im Eisenbahnbereich) behauptet. Ist es dann sinnvoll, Ressourcen für eine undurchsichtige Aufsichtstätigkeit über Sitzungen zu binden?

Antwort:

Die jeweiligen Berichte dienen als Hintergrundinformationen und Entscheidungshilfen für den Ressortchef und die von mir jeweils befassten Ressortstellen. Die Unterscheidung zur Tätigkeit des Ressorts als Eisenbahnbehörde im Einzelfall wurde schon zu den Fragepunkten 1. 2. bis 1. 6. aufgezeigt.

Fragen 4.1. bis 4.7.:

Es drängt sich der Eindruck auf, die „Tätigkeit“ als Staatskommissär ist aufgrund der finanziellen Zuwendungen auf Kosten der Unternehmen, ohne dass die persönliche Verantwortung eines echten, normalen Aufsichtsratsmitgliedes zu tragen ist, anstrebenswert. Die „Tätigkeit“ von „Staatskommissären“ ist neben den möglichen Schäden aufgrund des Versagens von Kontrollmechanismen aufgrund der Doppelfunktion der als Staatskommissär bestellten Beamten naturgemäß mit Kosten verbunden (Reisekosten quer durch Österreich, Nächtigungskosten, Gebühren, zusätzliche Abgeltungen an die „Staatskommissäre“ usw.). Welche Kosten fallen für die Tätigkeit des „Staatskommissärs“ grundsätzlich an?

Welche Kosten für die „Staatskommissäre“ fallen für den Bund bzw. für das Verkehrsministerium an?

Werden noch immer Kosten, Gebühren oder andere Aufwendungen für die „Staatskommissäre“ vollständig oder teilweise auf die Eisenbahnunternehmen überwält, obgleich der Rechnungshof dies schon vor 18 (!!!!) Jahren bemängelt hat?

Wenn ja, wird um Erstellung einer vollständigen Liste ersucht, welche Kosten die einzelnen Eisenbahnunternehmen in den letzten Jahren für den jeweiligen „Staatskommissär“ aufbringen mussten. (Bitte die Kosten für jedes Jahr seit Veröffentlichung des Rechnungshofberichtes, d.h. ab einschließlich 1986 bis 2002 (Jedes Jahr einzeln))

Bitte die Kosten für jedes Unternehmen einzeln für jedes Jahr seit Veröffentlichung des Rechnungshofberichtes, d.h. ab einschließlich 1986 bis 2002 (Jedes Jahr einzeln)

Halten Sie es für sinnvoll, die begrenzten finanziellen Mittel für die österreichischen Eisenbahnen teilweise für beamtete „Staatskommissäre“, die noch dazu keine persönliche Verantwortung tragen, zu verpulvern?

Welchen Nutzen erkennen Sie in der Tätigkeit der „Staatskommissäre“, sodass die aufgewendeten finanziellen Mittel für die „Staatskommissäre“ gerechtfertigt sind?

Antwort:

Die gesetzlichen und vertraglichen Grundlagen würden es durchaus erlauben, alle benötigten Informationen einzuholen und nötigenfalls auch Organe des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zu den Unternehmen zu entsenden, und dies auch im Einzelfall. Bei der überschaubaren Zahl an Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist es aber weiterhin die sowohl aus Sicht des Bundes, aber wohl auch der Unternehmen, günstigere Lösung, einen laufenden generellen Informationsstand durch die Entsendung der Staatskommissäre zu erzielen. Über den eigentlichen gesetzlichen Zweck der Berichterstattung an den Ressortchef hinaus bietet sich dabei eine bewährte Gelegenheit, dass der Staatskommissär den Unternehmen allenfalls benötigte Informationen aus Sicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie beisteuert.

Den Unternehmen gegenüber, deren Anteilsrechte gesetzesgemäß für den Bund das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie verwaltet, fallen keine Kosten für die Tätigkeit bei Sitzungen wie Sitzungsgelder, Aufwandsentschädigungen, Tantiemen oder ähnliches an; die Unternehmen übernehmen nur eventuell anfallende Dienstreisekosten entsprechend der Reisegebührenvorschrift des Bundes. Mit den Privatbahnunternehmen wurden anlässlich der Konzessionsverleihungen Abgeltungsbeträge an den Bund für die Staatskommissärstätigkeit vereinbart, die bei Ausschüttung für die Nebentätigkeit des Staatskommissärs dessen Tätigkeits- und Reiseaufwand entsprechend der Reisegebührenvorschrift des Bundes insgesamt abgelten. Im Einzelnen betrifft dies: AG der Wiener Lokalbahnen, Graz-Köflacher Eisenbahn GmbH, Linzer Lokalbahn AG, Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf AG, Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg AG, Lokalbahn Völkermarkt-Attersee AG, Montafonerbahn AG, Zillertaler Verkehrsbetriebe AG. Die mäßige Höhe des jeweiligen Abgeltungsbetrages ist im Sinne einer möglichst geringen Anlastung an Unternehmen seit vielen Jahren absolut gleich geblieben. Sie sind nicht einmal bei Konzessionsverlängerungen wertangepasst worden. Die Kosten für die Privatbahnunternehmen aus diesem Titel blieben daher in den vergangenen Jahren stets gleich und beliefen sich auf insgesamt für alle Privatbahnen € 6.598,--, die vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vereinnahmt werden. Der Betrag hat die Größenordnung von einem Zehntel eines Promilles der den Privatbahnen jährlich zukommenden Bundesmittel. Es wurde und wird also weiter auf möglichste Sparsamkeit geachtet.

Fragen 5.1. bis 5.7.:

Im Eisenbahnbereich werden die Interessen behinderter Menschen regelmäßig nicht beachtet: Eisenbahnanlagen werden nicht behindertengerecht gestaltet, es werden nicht behindertengerechte Fahrzeuge angekauft, im Rahmen der Schulung der Eisenbahnbediensteten werden diese in der Unterstützung behinderter Bahnbenutzer nicht geschult usw. Welche Wahrnehmungen haben die entsandten Staatskommissäre bei den Sitzungen der letzten Jahre über die behindertengerechte Gestaltung von Eisenbahnanlagen gemacht?

Wie wurde vorgegangen, wenn die Staatskommissäre pflichtgemäß darüber berichtet haben, dass Eisenbahnanlagen nicht behindertengerecht gestaltet werden?

Welche Wahrnehmungen haben die entsandten Staatskommissäre bei den Sitzungen der letzten Jahre über den Ankauf bzw. die Gestaltung behindertengerechter Eisenbahnfahrzeuge gemacht?

Wie wurde vorgegangen, wenn die Staatskommissäre pflichtgemäß darüber berichtet haben, dass nicht behindertengerechte Eisenbahnfahrzeuge angekauft oder eingesetzt werden sollen?

Welche Wahrnehmungen haben die entsandten Staatskommissäre bei den Sitzungen der letzten Jahre über die Schulung der Eisenbahnbediensteten für die Unterstützung behinderter Bahnbenutzer gemacht?

Wie wurde vorgegangen, wenn die Staatskommissäre pflichtgemäß darüber berichtet haben, dass die Schulung der Eisenbahnbediensteten auf die Unterstützung behinderter Bahnbenutzer keinerlei Bedacht nimmt?

Entsprechend § 4/5 Eisenbahnverordnung muss die Benützung der Betriebsanlagen und Fahrbetriebsmittel barrierefrei ermöglicht bzw. erleichtert werden. Welche Wahrnehmungen haben die entsandten Staatskommissäre bei den Sitzungen der Eisenbahnunternehmen dazu gemacht? Wie wird vorgegangen, wenn ein „Staatskommissär“ die Wahrnehmung berichtet, dass ein

Eisenbahnunternehmen Entscheidungen trifft oder vorbereitet, die dieser Vorschrift widersprechen? Welche Schritte werden in diesem Fall eingeleitet?

Antwort:

Da wie bereits ausgeführt in den Aufsichtsräten keine detaillierten technischen Unterlagen sondern im Wesentlichen nur Wirtschaftlichkeitsberechnungen vorgelegt werden, gehen schon deshalb aus den Staatskommissärsberichten keine Vorkommnisse in Richtung einer nicht-behindertengerechten Investitionspolitik der Eisenbahninfrastrukturunternehmen hervor. Was die Fragen nach allfälligen Wahrnehmungen der Staatskommissäre zu einzelnen den behördlichen Genehmigungen unterliegenden Maßnahmen anlangt, muss auf die oben zu den Fragepunkten 1. 2. bis 1. 6. aufgezeigten unterschiedlichen Funktionen verwiesen werden. In dem der Anfrage zugrundeliegenden Anlassfall wurde im Übrigen das Fahrzeug sowohl in Broschüren des Herstellers als auch vom Vorstand der ÖBB in der Öffentlichkeit und im Aufsichtsrat als behindertenfreundlich dargestellt.

Grundsätzlich sei an der Stelle auch auf die umfangreichen und laufenden Bemühungen im Eisenbahnbereich verwiesen, Anliegen behinderter Menschen zu berücksichtigen. Darüber wurde und wird im Einzelnen wiederholt berichtet.

Fragen 6.1. bis 6.9.:

Im Jahr 1985 hat der Rechnungshof festgestellt, dass die Tätigkeit von „Staatskommissären“ ausschließlich von leitenden Mitarbeitern der Eisenbahn"Behörde" ausgeübt wird. Werden für die Tätigkeit als „Staatskommissär“ weiterhin nur leitende Mitarbeiter des Verkehrsministeriums (Eisenbahnbehörde, Ministerbüro) herangezogen?

Auch hier wird um Erstellung einer vollständigen Liste jener Mitarbeiter des Verkehrsministeriums ersucht, die in den letzten fünf Jahren in diese Funktion bestellt wurden.

Erhalten die Mitarbeiter, welche die Tätigkeit als „Staatskommissäre“ ausüben, eine zusätzliche Abgeltung für diese Tätigkeit? Falls ja, auf welcher Rechtsgrundlage wird diese zusätzliche Abgeltung ausbezahlt?

Wird die Tätigkeit als „Staatskommissär“ von diesen Mitarbeitern während der Dienstzeit ausgeübt? Falls ja, erhalten die Mitarbeiter für diese Tätigkeit auch in diesem Fall eine zusätzliche finanzielle Abgeltung? Nach welcher Rechtsgrundlage wird diese zusätzliche Abgeltung für eine Tätigkeit während der Dienstzeit ausbezahlt?

Auf welche Weise stellen Sie sicher, dass Ihre Beamten diese „Tätigkeit“ nicht während der Dienstzeit durchführen?

Erledigen diese Beamten ihre Zeitaufschreibung selbst, oder haben Sie, Herr Bundesminister, irgendwelche Kontrollmechanismen vorgesehen?

Welche Konsequenzen werden Sie ziehen, falls ein „Staatskommissär“ diese „Tätigkeit“ in seiner vom Steuerzahler ohnehin schon einmal bezahlten Dienstzeit verrichtet haben sollte?

Welche Kontrollen haben Sie gegen derartige Zustände bisher durchgeführt, was haben diese Kontrollen ergeben?

Wie kann der Eindruck vermieden werden, dass es sich hier ohnehin nur um ein Körpergeld für Spitzenbeamte des Verkehrsministeriums handelt?

Antwort:

Wie bereits ausgeführt, werden derzeit leitende Beamte des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie betraut. Es handelt sich seit einigen Jahren um insgesamt fünf Personen. In den letzten fünf Jahren wurden keine weiteren Personen als Staatskommissär bestellt. Die Tätigkeit als Staatskommissär wird als weitere Dienstpflicht über die Aufgaben und das volle Dienstzeitvolumen hinaus ausgeübt. Bei angesichts der vorgegebenen Sitzungstermine unvermeidlichen Kollisionen mit der Normaldienstzeit wird die Tätigkeit als Staatskommissär per Urlaub oder Zeitguthaben aus ausserordentlichen Mehrdienstzeiten ausgeglichen, ohne dass es zu einer Schmälerung des für die eigentlichen Aufgaben zur Verfügung stehenden Dienstzeitvolumens kommt. Die Aufzeichnungen über die Dienstzeiten einschließlich von Mehrdienstzeiten werden im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie seit längerem allgemein geführt, sie unterliegen der Kontrolle der Personalverantwortlichen. Angesichts dessen, und auch angesichts der zu den Fragepunkten 4. 1. bis 4. 7. aufgezeigten und - im Unterschied zu Löhnen, Gehältern und Reisegebühren - nicht valorisierten Beträge handelt es sich um Abgeltungen für zusätzliche Tätigkeiten samt Reiseaufwand, und insgesamt um eine sparsame Vorgangsweise.

Fragen 7.1. bis 7.11.:

Der Rechnungshof hat bereits im Jahr 1975 begründete Kritik an der Funktion des Staatskommissärs selbst und auch an der Wahrnehmung dieser Funktion geübt. Seither ist offensichtlich nicht nur nichts geschehen, die Zahl der Staatskommissäre wurde seither wie zur Verhöhnung des Steuerzahlers sogar noch erhöht. Weshalb wurde die Kritik des Rechnungshofes nicht beachtet?

Welche Kosten sind dem BMVIT seit dem Bericht des Rechnungshofs - und daher in Kenntnis der Kritik an dieser Funktion - für Staatskommissäre weiterhin angefallen?

Liegen alle laut Eisenbahngesetz erforderlichen Berichte zu den ÖBB vor?

Das bürokratische Ritual alleine ist zu wenig, aber möglicherweise nicht einmal dieses wurde bis 1975 zusammengebracht, wie der Rechnungshof 1975 feststellen musste! Liegen von allen Staatskommissären die gemäß Eisenbahngesetz erforderlichen Berichte in einer den Bestimmungen des AVG genügenden Form vor, können Sie ausschließen, dass es Rückdatierungen gibt?

Können Sie bestätigen, dass der § 13/3 Eisenbahngesetz von den von Ihnen und Ihren Vorgängern entsandten Staatskommissären immer voll eingehalten wurde, samt den zugehörigen Empfehlungen des Rechnungshofes?

Können Sie bestätigen, dass die von Ihnen und Ihren Vorgängern entsandten Staatskommissären immer ausreichende Leistungen in dieser Funktion erbracht haben und alle anderen diesbezüglichen gesetzlichen Bestimmungen eingehalten haben?

Falls Sie die Fragen 7e und 7f nicht positiv beantworten können, werden Sie dann die dementsprechenden Konsequenzen ziehen und die Rücküberweisung der ohne erkennbare Gegenleistung empfangenen Zahlungen der Staatskommissäre veranlassen, oder halten Sie das

Ablegen von durch die Eisenbahnunternehmen selbst erstellten Protokollen, noch dazu vielleicht in der Regeldienstzeit, für eine ausreichende „Gegenleistung“ für ein Zusatzeinkommen?

Dem Eisenbahngesetz kann nicht entnommen werden, dass für die „Tätigkeit“ als Staatskommissär ein Entgelt zu leisten ist. Durften die derart belohnten Beamten die Höhe der Staatskommissärs-Apanagen womöglich sogar selbst bestimmen?

Werden Sie alle erforderlichen Maßnahmen treffen, damit Ihre Beamten nicht der Versuchung ausgesetzt sind, sich selbst oder „lieben Kollegen“ Körbergeld in der einen oder anderen Form zuzuschancen?

Werden Sie diese an ehemals ostblockartige Zustände erinnernde Vorgangsweise der Bestellung von „Staatskommissären“ weiter beibehalten, oder werden Sie diese Praxis des Körbergelds endlich abstellen?

Werden Sie die durch die längst fällige Abschaffung dieser offenbar sinnlosen „Tätigkeit“ als Staatskommissäre bei Eisenbahnen frei werdenden Kapazitäten für Rationalisierungsmaßnahmen nützen? Hier sei noch ein kleines Fallbeispiel aus der Praxis herausgegriffen, zur Abrundung sozusagen:

Im Aufsichtsrat der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG sind bereits mehrere Mitarbeiter des Verkehrsministeriums vertreten. Darüber hinaus nimmt an den Sitzungen des Aufsichtsrates auch noch ein weiterer leitender Mitarbeiter des Verkehrsministeriums (Eisenbahn"Behörde") als „Staatskommissär“ teil.

Antwort:

Die sparsame Gebarung und die gesetzesgemäße Ausübung der Staatskommissärstätigkeiten einschließlich der Berichte wurden bereits dargestellt. Es ergibt sich demnach kein Anlass für weitere Konsequenzen.

Das Instrument des Staatskommissärs wird auch weiterhin, auch und gerade bei einer Neuordnung des Infrastrukturbereiches der ÖBB, als zweckmäßig erachtet.

Fragen 8.1. bis 8.4.:

Sind die vom Verkehrsministerium in den Aufsichtsrat der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG entsandten Mitarbeiter nicht ausreichend in der Lage, über die Aufsichtsratsitzungen zu berichten?

Was ist zusätzlich vom „Staatskommissär“ des Verkehrsministeriums wahrzunehmen, was nicht von den anderen in den Aufsichtsrat der HL AG entsandten Mitarbeitern des Verkehrsministerium wahrgenommen werden könnte?

An wen hat der „Staatskommissär“ der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG über seine Wahrnehmungen zu berichten, an den nicht auch die anderen in den Aufsichtsrat der HL AG entsandten Mitarbeiter des Verkehrsministeriums berichten könnten?

An wen berichtet der „Staatskommissär“ der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG im konkreten Fall, worüber berichtet er im konkreten Fall? Wo sind die Berichte des „Staatskommissärs“ dokumentiert?

Antwort:

Die Abgrenzung der Aufgabenstellung des Staatskommissärs wurde bereits zu den Fragepunkten 1. 2. bis 1. 6. erläutert. Das trifft auch auf die HL-AG zu.

Fragen 8.5. bis 8.9.:

Erhält der „Staatskommissär“ der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG für seine Tätigkeit eine zusätzliche Abgeltung?

Wird die Abgeltung für den „Staatskommissär“ der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG auf die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG überwälzt?

Nimmt dieser Beamte während der Dienstzeit als in den Aufsichtsrat der HL AG entsandter „Staatskommissär“ an den Sitzungen teil und erfolgt die zusätzliche Abgeltung somit für eine Tätigkeit, die während der Dienstzeit dieses Beamten erfolgt?

Weshalb wird ein Mitarbeiter des Ministeriums, zu dessen Aufgaben ohnehin unter anderem auch die Aufsichtstätigkeit gehört, für eine Sitzungsaufsicht bei einem Eisenbahnunternehmen noch einmal zusätzlich besoldet?

Welche Kosten entstehen durch diese unnötige Doppelgleisigkeit im Falle HL AG einer zusätzlichen „Sitzungsüberwachung“ samt Berichtspflicht durch den „Staatskommissär“?

Antwort:

Wie bereits eingangs zu den Fragepunkten 4. 1. bis 4. 7. und 6. 1. bis 6. 9. ausgeführt, fallen zu Lasten der HL-AG keine Kosten an. Es wird - zum Unterschied von Entschädigungen für Aufsichtsratsmitglieder - für den Staatskommissär bei der HL-AG keinerlei Abgeltung ausgeschüttet, es fällt auch kein Reiseaufwand an.