

XXII. GP.-NR  
2504/J  
17. Jan. 2005

## ANFRAGE

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Neubesetzung der Geschäftsführung der Schienen-Control GmbH mit einem Parteifreund und Ex-Mitarbeiter

Mit Datum vom 10.1.2005 wurde - durch Mitteilung gemäß Stellenbesetzungsgesetz - offiziell, was bereits seit Monaten absehbar war: Die Position des Geschäftsführers der „Schienen-Control Österreichische Gesellschaft für Schienenverkehrsmarktregulierung mit beschränkter Haftung“ wird per 1.2.2005 mit Georg Fürnkranz neu besetzt. Dieser war Klubmitarbeiter der FPÖ im Parlament und zuvor unter anderem in den Ministerbüros mehrerer freiheitlicher Verkehrsminister, so als Kabinettschef von BM a.D. Reichhold, sowie in der Wiener Bezirkspolitik für die FPÖ tätig.

Bei der hier erneut zu beobachtenden Vergabe lukrativer Posten im Verkehrsbereich an Vertreter der FPÖ handelt es sich bekanntlich bei weitem um keine Ausnahme. So sind seit Amtsübernahme der FPÖ im Verkehrsressort im Jahr 2000 und besonders im Umkreis der ÖBB-Reform bereits FPÖ-Größen wie Gilbert Trattner oder der nunmehrige Rechnungshofpräsident Josef Moser zu lukrativen Jobs gekommen, KabinettsmitarbeiterInnen wurden mit gutdotierten Beamtenposten bis hin zum Sektionschef versorgt, selbst für FreundInnen der Familie des Ministers aus seiner Heimat gab es Jobs in Kabinett, Ministerium bzw. ÖBB-Konzern. Daß speziell unter Minister Gorbach durch zusätzliche Staatssekretäre und ihren jeweiligen Apparat sowie durch eher mit FPÖ-Partei- und Versorgungsnotwendigkeiten als mit den Aufgaben des BMVIT erklärbaren zusätzliche Kabinettsposten das Ministerbüro in ungekannte Dimensionen aufgebläht wurde, sei nur am Rande erwähnt. Auch für Ex-Ministerin Forstinger wurde Beratungsgeld im ÖBB-Umfeld lockergemacht, und schließlich sollte ein ehemaliger FPÖ-Finanzchef (Gernot Rumpold) von einem anderen ehemaligen FPÖ-Finanzchef (Gilbert Trattner) gar einen sehr lukrativen Auftrag im PR-Bereich erhalten, obwohl das zugehörige Angebot nachweislich in allen Punkten das schlechteste unter mehreren eingegangenen war. All dies im politischen Verantwortungsbereich des Verkehrsministers und Vizekanzlers.

Die Dreistigkeit bei Freunderlwirtschaft und Postenschacher scheint also kaum mehr steigerbar. Selbst aus Klagenfurt gab es von der Spitze der Landesregierung bereits kritische Worte zu diesen Vorgängen in Wien zu hören, fürwahr eine interessante Stellungnahme, sind doch auch im angeblichen freiheitlichen Musterland Kärnten sehr ähnliche Zustände zu beobachten, wie u.a. die Kärntner ÖVP dokumentiert hat.

Allerdings handelt es sich bei der neuesten Postenbesetzung mit einem Parteifreund im BMVIT-Umfeld nicht um eine einfache Fortsetzung dieser traurigen und für Österreichs SteuerzahlerInnen teuren Entwicklung. Vielmehr ist die Position des

Schienen-Regulators eine besonders sensible. Vor dem Hintergrund der Öffnung des Schienenverkehrsmarktes, der nunmehr auch realen Zunahme des bislang weitgehend theoretischen Wettbewerbs der Schienenverkehrsunternehmen im Netz sowie der Herausforderungen nach der Zerschlagung der ÖBB in (zB um Netztrassen) konkurrierende Unternehmen ist die Geschäftsführung der Schienen-Control GmbH in den nächsten Jahren mit Sicherheit verantwortungsvoller und anspruchsvoller als in den letzten Jahren einzuschätzen und wird noch höhere Qualifikationserfordernisse an den Stelleninhaber stellen als schon bisher.

Die Beschreibung des Aufgabengebiets der Position blieb im Wortlaut der Ausschreibung 2004 gegenüber 1999 unverändert, was ebenfalls auf eine Besetzung mit einer mindestens gleich wie der bisherige Stelleninhaber qualifizierten Person hätte schließen lassen.

1999 lauteten die Qualifikationserfordernisse für die BewerberInnen (vgl. zB Wiener Zeitung/6.12.1999):

Voraussetzungen für die Bewerbung sind:

1. Besondere Kenntnisse auf dem Gebiet der internationalen und nationalen Verkehrspolitik und des Schienenverkehrs, insbesondere der einschlägigen EU-Normierung und - Konzepte.
2. Erfahrung in der Führung eines Unternehmens sowie spezifische Kenntnisse in Bezug auf das EU-Infrastrukturpaket.
3. Sehr gute Kenntnisse in einer Fremdsprache.
4. Erfahrungen auf dem Gebiet der Aufbereitung und Bereitstellung von Informationen und Unterlagen als Basis für Entscheidungsgrundlagen.
5. Der erfolgreiche Abschluss eines rechtswissenschaftlichen oder eines sozial- und wirtschaftswissenschaftlichen Studiums.
6. Koordinierungsfähigkeit, besondere Eignung zur Menschenführung und zur Teamarbeit sowie Organisationstalent.
7. Innovationsbereitschaft, Initiative, Verhandlungsgeschick und Entscheidungsfreudigkeit.

2004 lauteten die Voraussetzungen hingegen nur mehr folgendermaßen (vgl. zB Die Presse/9.9.2004):

Voraussetzungen für die Betrauung (...) sind:

- \* Staatsbürgerschaft eines Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaft
- \* Grundlegende Kenntnisse auf dem Gebiet der nationalen und internationalen Verkehrspolitik, des nationalen und internationalen Schienenverkehrs, des Schienenverkehrsmarktes, des Trassenmanagements und insbesondere der einschlägigen EU-Normierungen und -Konzepte
- \* Erfahrungen mit koordinativen Tätigkeiten und grundlegende Kenntnisse auf dem Gebiet der Wettbewerbsregulierung
- \*Koordinationsfähigkeit, besondere Eignung zur Menschenführung und zur Teamarbeit sowie Organisationstalent,
- \*Innovationsbereitschaft, Initiative, Verhandlungsgeschick und Entscheidungsfreudigkeit
- \* gute Fremdsprachenkenntnisse

Im offensichtlichen Widerspruch zu den objektiv gestiegenen Anforderungen im laut Ausschreibung selbst unveränderten Aufgabengebiet wurden somit bei der nun abgeschlossenen Neuausschreibung des Schienen-Regulators die „Voraussetzungen der Betrauung mit der ausgeschriebenen Funktion“ deutlich heruntergestuft!

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

## ANFRAGE:

1. Wie erklären sie die Vorgangsweise, dass die Funktion des Schienen-Regulators trotz objektiv gestiegener Anforderungen im laut Ausschreibung selbst unveränderten Aufgabengebiet zu deutlich niedrigeren Qualifikationen als 1999 ausgeschrieben wurde?
2. Welche Konsequenzen können sich daraus ergeben, dass die Ausschreibung somit offensichtlich in sich widersprüchlich war?
3. Halten Sie angesichts der zunehmenden Internationalität des Eisenbahnwesens die gegenüber 1999 erfolgte Herabstufung der Anforderungen bei Sprachkenntnissen für die geeignete Antwort, und wenn ja, warum?
4. Halten Sie
  - a. angesichts der zunehmenden rechtlichen Komplexität der Regulierung des Eisenbahnwesens, wie sie offensichtlich u.a. in der Beschäftigung zahlreicher teurer einschlägiger externer Gutachter durch Sie und ihren Staatssekretär seit 2003 zum Ausdruck kommt,
  - b. angesichts der zunehmenden volks- und betriebswirtschaftlichen Relevanz der dem Schienen-Regulator zugeordneten Aufgaben und seiner Entscheidungenden gegenüber 1999 erfolgten Verzicht auf die Bewerbungsvoraussetzung eines abgeschlossenen rechtswissenschaftlichen oder sozial- und wirtschaftswissenschaftlichen Studiums für gerechtfertigt, und wenn ja, warum im einzelnen?
5. Halten Sie vor dem Hintergrund des jedenfalls nicht sinkenden und mittelfristig sicher zunehmenden Personalstands der Schienen-Control GmbH den gegenüber 1999 erfolgten Verzicht auf die Bewerbungsvoraussetzung „Erfahrung in der Führung eines Unternehmens“ für gerechtfertigt, und wenn ja, warum im einzelnen?
6. Halten Sie vor dem Hintergrund der zunehmenden Komplexität und Relevanz der neubesetzten Funktion die gegenüber 1999 erfolgte Herabstufung der Anforderungen bei den Kenntnissen „auf dem Gebiet der internationalen und nationalen Verkehrspolitik und des Schienenverkehrs, insbesondere der einschlägigen EU-Normierung und – Konzepte“ von „besonderen“ zu „grundlegenden“ Kenntnissen für gerechtfertigt, und wenn ja, warum im einzelnen?
7. Aus welchem Grund sind „Erfahrungen mit koordinativer Tätigkeit“ und „Koordinationsfähigkeit“ gleich doppelt als Kriterium in der nunmehrigen Ausschreibung enthalten, wo doch wichtige andere Kriterien fehlen und es sich um eine Entscheidungs- und keine Koordinationsfunktion handelt?

8. War der zum Zug gekommene Kandidat
- bei den Kenntnissen auf dem Gebiet der nationalen und internationalen Verkehrspolitik,
  - bei den Kenntnissen auf dem Gebiet des nationalen und internationalen Schienenverkehrs,
  - bei den Kenntnissen auf dem Gebiet des Schienenverkehrsmarktes,
  - bei den Kenntnissen auf dem Gebiet des Trassenmanagements,
  - bei den Kenntnissen auf dem Gebiet insbesondere der einschlägigen EU-Normierungen und –Konzepte
  - bei den Erfahrungen mit koordinativen Tätigkeiten
  - bei den Kenntnisse auf dem Gebiet der Wettbewerbsregulierung
  - bei der Koordinationsfähigkeit,
  - bei der besonderen Eignung zur Menschenführung und zur Teamarbeit sowie Organisationstalent,
  - bei Innovationsbereitschaft, Initiative, Verhandlungsgeschick und Entscheidungsfreudigkeit
  - bei den Fremdsprachenkenntnissen

jeweils bestgereihter der BewerberInnen, bzw. wenn nein, an welcher Stelle der BewerberInnen war der zum Zug gekommene Kandidat jeweils im einzelnen gereiht?

9. Wie hoch war der Frauenanteil unter den BewerberInnen insgesamt sowie nach den jeweiligen Auswahlrunden?
10. Sind BewerberInnen infolge von Unvereinbarkeitsbedingungen nicht berücksichtigt worden, wie dies dem Vernehmen nach bereits 1999 der Fall war?
11. Hätte der nun zum Zug gekommene Kandidat aus Ihrem Partei-Umkreis auch im Fall einer Ausschreibung zu den 1999 enthaltenen Bedingungen zum Zug kommen können, und wenn nein, warum im einzelnen nicht?
12. Welche Rolle haben die als Mitwirkende an der Entscheidung genannten a) BM Hubert Gorbach, b) Dr. Werner Walch, c) SC Mag. Christian Weissenburger, d) Dr. Gerhard H. Gürtlich jeweils im Entscheidungsverfahren wahrgenommen?
13. Fielen die Entscheidungen und vor allem die Letztentscheidung für den nun zum Zug gekommenen Kandidaten einstimmig oder mit Gegenstimme(n)?
14. Welches Beratungsunternehmen wurde mit dieser Postenbesetzung beschäftigt, und welche Kosten waren mit dieser Postenbesetzung verbunden?

W. D. J. ...  
J. D. ...  
J. D. ...