

XXII. GP-NR

932 /J

2003 -10- 2 2

ANFRAGE

der Abgeordneten Haidlmayr, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Vernichtung von Steuergeldern - Teil 3

und die Vernichtung von Mitteln der Eisenbahnunternehmen durch die Entsendung von nicht-Verantwortung-tragenden "Staatskommissären" parallel zu "normalen" Aufsichtsratsmitgliedern sowie die nicht-Wahrnehmung des verfassungsmäßigen Auftrages gemäß Artikel VII Bundesverfassung durch Beamte des BMVIT, sowie über die jahrzehntelange Missachtung von Empfehlungen des Rechnungshofs durch das BMVIT.

Sie sind seit 28. Februar 2003 für das Verkehrsressort verantwortlich, daher können Ihnen die vielen Fehler und Versäumnisse im Eisenbahnbereich vor dieser Zeit nicht zum Vorwurf gemacht werden. Auch haben Vertreter von Organisationen behinderter Menschen den Eindruck gewonnen, dass Sie auf dem bisher vom BMVIT schlecht oder gar nicht beachteten Gebiet der Interessen behinderter Menschen die längst überfällige Kurskorrektur vollziehen wollen. Viel stärker ist aber der Eindruck, dass sich der Apparat Ihres Ministeriums diesen überfälligen Modernisierungen aus unklaren Motiven hartnäckig widersetzen und im "liebgewonnenen" Trott verharren möchte. Ohne das Aufbrechen dieser verkrusteten Strukturen läuft das Verkehrsressort im Eisenbahnbereich aber Gefahr, weiterhin nicht nur für die Nichtbeachtung der Rechte behinderter Menschen sondern auch für die weitere Vernichtung von Steuergeldern verantwortlich zu sein.

Wir gehen davon aus, dass Sie die folgenden Fragen beantworten sowie endlich annehmbare Vorgangsweisen des Ressorts durchsetzen werden, sodass hinkünftig Fragen zu diesen Themen nicht mehr notwendig sein werden.

Nach der Bestimmung des § 13/3 Eisenbahngesetz kann der Verkehrsminister zu Sitzungen der Organe der Eisenbahnunternehmen (Eisenbahninfrastrukturunternehmen), wenn in diesen Sitzungen nicht nur laufende Geschäftsfälle behandelt werden, einen sogenannten "Staatskommissär" entsenden, der über die von ihm gemachten Wahrnehmungen zu berichten hat.

Im Lichte des Versagens der "behördlichen" Kontrollmechanismen (Genehmigung der behindertenfeindlichen ÖBB-Variante des "Talent" etc.) müsste ein derartiger Bericht eines Staatskommissärs wie folgt lauten: "Die X...AG (oder die Ö..) kaufen 2003 einen nicht behindertengerechten Triebwagenzug, obwohl von dem anzuschaffenden Triebwagenzug auch eine barrierefreie Variante erhältlich wäre ..."

Die Funktion des "Staatskommissärs" gibt es im Eisenbahngesetz in dieser Form - mit einigen kleinen Änderungen in den letzten Jahren - grundsätzlich seit dem Jahr

1957, also seit fast einem halben Jahrhundert. Die Staatskommissäre tragen, im Gegensatz zu normalen Mitgliedern des Aufsichtsrates, keine persönliche Verantwortung. Trotzdem erhalten sie "Aufwandsentschädigungen" für ihre "Tätigkeit". Aufgrund der an die Staatskommissäre zu leistenden Zahlungen kann man davon ausgehen, dass durch ihre Existenz den ohnehin nicht gerade sehr ertragsstarken Eisenbahnunternehmen auf diese sinnlose Weise Mittel entzogen werden.

Also müssten, im logischen Wortsinn, eher die durch die Entsendung von Staatskommissären geschöpften Eisenbahnunternehmen für eben diesen Schaden entschädigt werden. Dieses System der Belohnung von Spitzenbeamten durch diese Dotationen erinnert wohl eher an Funktionäre der kommunistischen Planwirtschaft.

Während der Apparat des BMVIT noch immer keinen echten Sinneswandel im Zusammenhang mit den Rechten und Anliegen behinderter Menschen zeigt und trotz der Ereignisse von Kaprun sich immer weiter aus der Überwachung der Sicherheit zurückzieht (siehe die letzten Novellen des Eisenbahngesetzes), werden im Falle der "Staatskommissäre" lieb gewordene Pfründe hartnäckig verteidigt.

Bereits im Jahr 1985 hat der Rechnungshof im Rahmen einer Überprüfung der Eisenbahnbehörde an der Funktion des "Staatskommissärs" wohl begründete Kritik geübt und auch die Wahrnehmung dieser Funktion durch die damaligen "Staatskommissäre" (wohl nicht zufällig nur Bedienstete der Eisenbahnbehörde, wodurch man spontan an Seilschaften, nicht im positiven Sinne, erinnert wird) beanstandet. So wurde insbesondere kritisiert, dass - die Kosten ("Gebühren") für diese Überwachungstätigkeit von Sitzungen auch noch auf die betroffenen Eisenbahnunternehmen überwälzt wurden (und nach wie vor werden!), - gleichzeitig aber die gesetzlich vorgeschriebenen "Berichte" der "Staatskommissäre" nicht vorhanden waren. (Im Nachhinein wurde die mangels Dokumentation nicht nachprüfbare Behauptung aufgestellt, die Berichte wären mündlich erstattet worden, ein eher peinlicher Versuch einer Rechtfertigung.)

Es ist unerhört, dass die vom Rechnungshof georteten Missstände nach wie vor weiter bestehen, über 18 Jahre nach Berichtslegung durch den Rechnungshof. 18 Jahre nichts tun ist selbst für die Zustände im Verkehrsressort, wo selbst für die Umsetzung einfacher Richtlinien der EU die Umsetzungsfristen um Jahre überschritten werden, eine lange Zeit!

Wie zur Verhöhnung des Steuerzahlers in Zeiten von Sparpaketen werden nach wie vor Gelder durch große Zahlungen an Staatskommissäre vernichtet, ohne dass außer den Zahlungsempfängern irgendwo irgend ein Nutzen entsteht! Und trotz dieser teuren "Aufsicht" werden nach wie vor von den "beaufsichtigten" Eisenbahnunternehmen behindertenfeindliche Entscheidungen getroffen, noch dazu auf Kosten der Steuerzahler!

Während sich die Eisenbahnbehörde ihrer Aufsichtspflichten über die Sicherheit im Eisenbahnwesen auf immer unverhohlere Weise zu entledigen trachtet und eine Selbstkontrolle der Eisenbahnunternehmen umsetzen will (siehe Änderung des § 19/1 Eisenbahngesetz bei der Novelle 2002), wird gleichzeitig bei unwichtigeren Dingen als der Sicherheit an einer kuriosen Pseudo-Aufsicht über Sitzungen der

Eisenbahnunternehmen durch eigene Staatskommissäre des Verkehrsministers hartnäckig festgehalten.

Zur Verhöhnung des Steuerzahlers wird diese Funktion samt Zusatzverdienst unter den Spitzenbeamten des Verkehrsministeriums wie ein mittelalterliches Lehen unbeirrt und ohne jedes Schamgefühl oder Unrechtsbewusstsein weitergereicht.

Gleichzeitig zu Staatskommissären entsendet der Verkehrsminister normale Aufsichtsratsmitglieder etwa in die Aufsichtsräte von ÖBB und GKE, vielleicht aufgrund der von ihm selbst so empfundenen Sinn- und Wirkungslosigkeit der Staatskommissäre.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

- 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?
- 1.2. 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?
- 1.3. 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!
- 1.4. 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?
- 1.5. 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?
- 1.6. Welche Erklärung hat der Staatskommissär für seine Rolle bei der Anschaffung der ÖBB-Variante des Triebwagenzuges "Talent"?

- 2.1. 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?
- 2.2. Welches Anforderungsprofil haben Sie für die Bestellung in diese Funktion festgelegt?
- 2.3. Wer überprüft außer Ihnen die Erfüllung des Anforderungsprofils der "Staatskommissäre"?
- 2.4. Können Sie bestätigen, dass die Bestellung eines Staatskommissärs durch Sie den Bestimmungen des Stellenbesetzungsgesetzes entsprechen würde, falls es zur Anwendung gebracht werden müsste?
- 2.5. Nach welchen Kriterien legen Sie fest, welche Eisenbahnunternehmen die Bestellung eines "Staatskommissärs" und somit offenbar die Überwachung von Sitzungen notwendig haben?
- 2.6. Gibt es auch Eisenbahninfrastrukturunternehmen, zu deren Sitzungen Sie keine Staatskommissäre entsenden?
- 2.7. Welche fachlichen Qualifikationen und welche anderen Voraussetzungen muss ein Eisenbahnunternehmen erfüllen, damit seine Sitzungen nicht durch einen "Staatskommissär" überwacht werden müssen?
- 3.1. 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?
- 3.2. 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?
- 3.3. Auf welche Schwerpunkte wird in den Berichten gemäß § 13/3 Eisenbahngesetz 1957 der "Staatskommissäre" Wert gelegt?
- 3.4. Welche dieser Schwerpunkte in der Berichtserstattung gemäß § 13/3 Eisenbahngesetz 1957 haben Sie selbst festgelegt, welche Schwerpunkte haben Sie bereits "vorgefunden"?
- 3.5. Wurden die betroffenen Eisenbahnunternehmen über mögliche von Ihnen festgelegte Schwerpunkte in Berichten gemäß § 13/3 Eisenbahngesetz 1957 der "Staatskommissäre" informiert?

- 3.6. In welcher Weise und von wem werden die Berichte gemäß § 13/3 Eisenbahngesetz 1957 der "Staatskommissäre" ausgewertet?
- 3.7. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen werden aus den Berichten gemäß § 13/3 Eisenbahngesetz 1957 der "Staatskommissäre" üblicherweise gezogen?
- 3.8. Ist es tatsächlich erforderlich und sinnvoll, Sitzungen der Organe von Eisenbahnunternehmen durch einen "Staatskommissär" überwachen und diesen anschließend über seine Wahrnehmungen berichten zu lassen?
- 3.9. Im Verkehrsministerium ist eine eigene Eisenbahnbehörde mit Aufsichtspflichten eingerichtet. Weshalb benötigt man zusätzliche "Staatskommissäre" zur Überwachung von Sitzungen?
- 3.10. 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?
- 4.1. 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?
- 4.2. Welche Kosten für die "Staatskommissäre" fallen für den Bund bzw. für das Verkehrsministerium an?
- 4.3. Werden noch immer Kosten, Gebühren oder andere Aufwendungen für die "Staatskommissäre" vollständig oder teilweise auf die Eisenbahnunternehmen überwältzt, obgleich der Rechnungshof dies schon vor 18 (!!!!) Jahren bemängelt hat?
- 4.4. 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))
- 4.5. Bitte die Kosten für jedes Unternehmen einzeln für jedes Jahr seit Veröffentlichung des Rechnungshofberichtes, d.h. ab einschließlich 1986 bis 2002 (Jedes Jahr einzeln)

- 4.6. 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?
- 4.7. Welchen Nutzen erkennen Sie in der Tätigkeit der "Staatskommissäre", sodass die aufgewendeten finanziellen Mittel für die "Staatskommissäre" gerechtfertigt sind?
- 5.1. 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?
- 5.2. Wie wurde vorgegangen, wenn die Staatskommissäre pflichtgemäß darüber berichtet haben, dass Eisenbahnanlagen nicht behindertengerecht gestaltet werden?
- 5.3. Welche Wahrnehmungen haben die entsandten Staatskommissäre bei den Sitzungen der letzten Jahre über den Ankauf bzw. die Gestaltung behindertengerechter Eisenbahnfahrzeuge gemacht?
- 5.4. Wie wurde vorgegangen, wenn die Staatskommissäre pflichtgemäß darüber berichtet haben, dass nicht behindertengerechte Eisenbahnfahrzeuge angekauft oder eingesetzt werden sollen?
- 5.5. Welche Wahrnehmungen haben die entsandten Staatskommissäre bei den Sitzungen der letzten Jahre über die Schulung der Eisenbahnbediensteten für die Unterstützung behinderter Bahnbenutzer gemacht?
- 5.6. Wie wurde vorgegangen, wenn die Staatskommissäre pflichtgemäß darüber berichtet haben, dass die Schulung der Eisenbahnbediensteten auf die Unterstützung behinderter Bahnbenutzer keinerlei Bedacht nimmt?
- 5.7. 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?
- 6.1. 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?

- 6.2. Auch hier wird um Erstellung einer vollständigen Liste jener Mitarbeiter des Verkehrsministeriums ersucht, die in den letzten fünf Jahren in diese Funktion bestellt wurden.
- 6.3. 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?
- 6.4. 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?
- 6.5. Auf welche Weise stellen Sie sicher, dass Ihre Beamten diese "Tätigkeit" nicht während der Dienstzeit durchführen?
- 6.6. Erledigen diese Beamten ihre Zeitaufschreibung selbst, oder haben Sie, Herr Bundesminister, irgendwelche Kontrollmechanismen vorgesehen?
- 6.7. Welche Konsequenzen werden Sie ziehen, falls ein "Staatskommissär" diese "Tätigkeit" in seiner vom Steuerzahler ohnehin schon einmal bezahlten Dienstzeit verrichtet haben sollte?
- 6.8. Welche Kontrollen haben Sie gegen derartige Zustände bisher durchgeführt, was haben diese Kontrollen ergeben?
- 6.9. Wie kann der Eindruck vermieden werden, dass es sich hier ohnehin nur um ein Körpergeld für Spitzenbeamte des Verkehrsministeriums handelt?
- 7.1. 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 Rechnungshofs nicht beachtet?
- 7.2. Welche Kosten sind dem BMVIT seit dem Bericht des Rechnungshofs - und daher in Kenntnis der Kritik an dieser Funktion - für Staatskommissäre weiterhin angefallen?
- 7.3. Liegen alle laut Eisenbahngesetz erforderlichen Berichte zu den ÖBB vor?
- 7.4. 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?

- 7.5. 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?
- 7.6. Können Sie bestätigen, dass die von Ihnen und Ihren Vorgängern entsandten Staatskommissäre immer ausreichende Leistungen in dieser Funktion erbracht haben und alle anderen diesbezüglichen gesetzlichen Bestimmungen eingehalten haben?
- 7.7. 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?
- 7.8. 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?
- 7.9. Werden Sie alle erforderlichen Maßnahmen treffen, damit Ihre Beamten nicht der Versuchung Ausgesetzt sind, sich selbst oder "lieben Kollegen" Körpergeld in der einen oder anderen Form zuzuschancen?
- 7.10. Werden Sie diese an ehemals ostblockartige Zustände erinnernde Vorgangsweise der Bestellung von "Staatskommissären" weiter beibehalten, oder werden Sie diese Praxis des Körpergelds endlich abstellen?
- 7.11. 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.
- 8.1. Sind die vom Verkehrsministerium in den Aufsichtsrat der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG entsandten Mitarbeiter nicht ausreichend in der Lage, über die Aufsichtsratsitzungen zu berichten?
- 8.2. Was ist zusätzlich vom "Staatskommissär" des Verkehrsministeriums wahrzunehmen, was nicht von den anderen in den Aufsichtsrat der HL AG entsandten Mitarbeitern des Verkehrsministeriums wahrgenommen werden könnte?
- 8.3. 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?

- 8.4. 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?
- 8.5. Erhält der "Staatskommissär" der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG für seine Tätigkeit eine zusätzliche Abgeltung?
- 8.6. Wird die Abgeltung für den "Staatskommissär" der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG auf die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG überwält?
- 8.7. 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?
- 8.8. 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?
- 8.9. Welche Kosten entstehen durch diese unnötige Doppelgleisigkeit im Falle HL AG einer zusätzlichen "Sitzungsüberwachung" samt Berichtspflicht durch den "Staatskommissär"?

