

XXIV. GP.-NR
13369 /J

17. Dez. 2012

Anfrage

der Abgeordneten Mag.a Christiane Brunner, Freundinnen und Freunde an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Aufgabenvermischung, Postenkumulierung und Doppelverdienste im BMVIT

Als zuständige Genehmigungsbehörde von Großprojekten der Verkehrs-Infrastruktur hat sich das BMVIT in den vergangenen Jahren nicht gerade mit Ruhm bekleckert. Besonders bei Eisenbahn-Großprojekten war es in den letzten Jahren geradezu üblich, dass vom BMVIT erteilte Genehmigungsbescheide vom Verwaltungsgerichtshof in der Luft zerrissen wurden und die Verfahren immer wieder neu durchgeführt werden mussten. Sogar das Eisenbahngesetz wurde mittlerweile auf diese Situation zurechtgeschnitten - es wurden sogar eigene „Schutzbestimmungen“ für Projekte geschaffen, deren Genehmigungsbescheide gerade vom Verwaltungsgerichtshof auseinandergeronnen wurden.

Bemerkenswert waren in diesem Kontext auch familiäre Verflechtungen zwischen Genehmigungswerber und Genehmigungsbehörde. So haben unter anderem nächste Verwandte des Leiters der Eisenbahn-Genehmigungsabteilung im BMVIT zeitnah zu den nach Aufhebung immer wieder raschest neu erteilten Genehmigungsbescheiden für den „Lainzer Tunnel“ jeweils gut dotierte Posten bei der ÖBB-Infrastruktur AG angetreten, die fast flächendeckende Aufnahmesperre bei den ÖBB war in diesen Fällen offensichtlich kein Problem.

Das BMVIT fand diese Vorgänge aber immer ganz normal, wie aus diesbezüglichen Beantwortungen von parlamentarischen Anfragen der letzten Jahre hervorgeht.

Umfangreichen Pressemeldungen zu Folge wurde diese „Genehmigungsgeschichte“ des BMVIT kürzlich um eine originelle Facette angereichert: Der Verwaltungsgerichtshof hat den Genehmigungsbescheid des BMVIT für den „Abschnitt West“ der Schnellstraße S 7 zwischen Riegersdorf und Dobersdorf (Oststeiermark/Südburgenland) aufgehoben, weil der Bescheid von jener Spitzenbeamten im BMVIT unterzeichnet worden war, die gleichzeitig für das BMVIT als Aufsichtsrätin in der ASFINAG sitzt. Aus der Sicht des Verwaltungsgerichtshofes ein unzulässiges Naheverhältnis, wie von den Grünen bereits lang zuvor kritisiert. Bereits im Vorfeld war das Bauvorhaben aus inhaltlichen Gründen höchst umstritten.

Erwartungsgemäß wurde das peinliche Ereignis vom BMVIT als kleine bürokratische Lappalie heruntergespielt. In bewährter Manier wurde angekündigt, den aufgehobenen Bescheid ein weiteres Mal und diesmal korrekt neu zu erlassen.

Ein Überdenken der bisherigen Zustände im BMVIT, insbesondere die Verschränkung von einerseits Aufsichtstätigkeiten und Genehmigungsverfahren und andererseits der Vertretung von Eigentümerinteressen scheint trotz der peinlichen Ereignisse rund um die S 7 nicht einmal angedacht zu sein. Spitzenbeamten des BMVIT und MitarbeiterInnen des Ministerbüros sitzen weiterhin reihenweise in Aufsichtsräten von Verkehrsunternehmen, womit sie nicht zuletzt ein Zusatzeinkommen lukrieren, gleichzeitig sollen sie diese Verkehrsunternehmen unbefangen kontrollieren und überwachen. Gesondert hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang auch die Armada von „Staatskommissären“ im Eisenbahnbereich, die den Amtsinhabern - ebenfalls Spitzenbeamten des BMVIT - ein bequemes Körberlgeld beschert. Auch diese Vorgänge hat das BMVIT bei wiederholter Kritik

immer als völlig normal empfunden, vgl. einige Anfragebeantwortungen der letzten Gesetzgebungsperioden.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE

- 1) Wie viele MitarbeiterInnen des BMVIT sitzen in Aufsichtsräten von Verkehrsunternehmen, aufgeschlüsselt nach Verkehrsträgern (Eisenbahn, Luftfahrt, Schifffahrt, Straße usw.)?
- 2) Wie viele SektionsleiterInnen und AbteilungsleiterInnen des BMVIT sitzen in Aufsichtsräten von Verkehrsunternehmen, aufgeschlüsselt nach Verkehrsträgern (Eisenbahn, Luftfahrt, Schifffahrt, Straße usw.)?
- 3) In wie vielen Aufsichtsräten sitzt der Generalsekretär des BMVIT, aufgeschlüsselt nach Verkehrsträgern (Eisenbahn, Luftfahrt, Schifffahrt, Straße usw.)?
- 4) Wie viele Angehörige des Ministerbüros des BMVIT sitzen in Aufsichtsräten von Verkehrsunternehmen, aufgeschlüsselt nach Verkehrsträgern (Eisenbahn, Luftfahrt, Schifffahrt, Straße usw.)?
- 5) Wie viele MitarbeiterInnen des BMVIT sitzen gleichzeitig in mehreren Aufsichtsräten von Verkehrsunternehmen, aufgeschlüsselt nach Verkehrsträgern (Eisenbahn, Luftfahrt, Schifffahrt, Straße usw.)?
- 6) Wie viele SektionsleiterInnen und AbteilungsleiterInnen BMVIT sitzen gleichzeitig in mehreren Aufsichtsräten von Verkehrsunternehmen, aufgeschlüsselt nach Verkehrsträgern (Eisenbahn, Luftfahrt, Schifffahrt, Straße usw.)?
- 7) Wie viele Angehörige des Ministerbüros des BMVIT sitzen gleichzeitig in mehreren Aufsichtsräten von Verkehrsunternehmen, aufgeschlüsselt nach Verkehrsträgern (Eisenbahn, Luftfahrt, Schifffahrt, Straße usw.)?
- 8) Nach welchen Auswahlkriterien werden MitarbeiterInnen des BMVIT und Angehörige des Ministerbüros für Aufsichtsräte von Verkehrsunternehmen ausgewählt?
- 9) Die Ereignisse rund um die Genehmigung der S7 lassen eine mangelhafte Sorgfalt des BMVIT bei der Prüfung der Vereinbarkeit von Aufsichtsratstätigkeiten und Aufsichtstätigkeiten erkennen - wie und von wem wurde die Prüfung der Vereinbarkeit bisher konkret durchgeführt?
- 10) Weil die Ereignisse rund um die Genehmigung der S7 eine mangelhafte Sorgfalt des BMVIT bei der Prüfung der Vereinbarkeit von Aufsichtsratstätigkeiten und Aufsichtstätigkeiten erkennen haben lassen - welche Veranlassungen haben Sie getroffen, um derartige Unvereinbarkeiten künftig auszuschließen?
- 11) Nach einem Ondit aus dem BMVIT werden Aufsichtsratsfunktion regelmäßig auch als „Belohnung für besondere Leistungen“ oder an MitarbeiterInnen vergeben, um „Gehaltseinbußen“ aus früheren Funktionen nach dem Wechsel ins BMVIT „auszugleichen“. Können Sie das ausschließen?

12) Die einzige saubere Lösung für die Zukunft wäre ein rascher Rückzug von MitarbeiterInnen des BMVIT und Angehörigen des Ministerbüros aus den Aufsichtsräten. Haben Sie diese Vorgabe bereits getroffen? Bis wann wird diese saubere Lösung umgesetzt sein?

13) Die in die S-7-Affäre verwickelte Spitzenbeamte ist selbst Juristin - weshalb hat sie vor Unterfertigung des Bescheides nicht selbst überprüft, ob hinsichtlich ihrer Unbefangenheit Zweifel bestehen könnten?

14) Können Sie ausschließen, dass die in die S-7-Affäre verwickelte Spitzenbeamte weitere Bescheide unterfertigt hat, die einen Unvereinbarkeitstatbestand ähnlich wie in der S7-Affäre begründen könnten? Was werden Sie hinsichtlich dieser Bescheide unternehmen?

15) Welcher Schaden wird den österreichischen SteuerzahlerInnen durch die S-7-Affäre entstehen, und wenn ja, welche Schritte werden Sie wem gegenüber setzen, damit dieser Schaden gegenüber den österreichischen SteuerzahlerInnen ausgeglichen wird?

16) In der Ministerialbürokratie ist es nicht üblich, dass Genehmigungsbescheide durch SektionsleiterInnen unterfertigt werden. Diese Aufgabe obliegt üblicherweise den LeiterInnen der zuständigen Fachabteilungen. Weshalb wurde gerade diesen Akt von höherer Ebene an sich gezogen?

17) Ein besonders hervorzuhebendes Negativbeispiel für „aufsichtsratsähnliche“ Nebenfunktionen mit Körbergeld für MitarbeiterInnen des BMVIT stellt die völlig überholte Funktion der Staatskommissäre dar. Wie viele MitarbeiterInnen des BMVIT nehmen derzeit die Funktion eines Staatskommissärs/einer Staatskommissärin wahr, aufgeschlüsselt nach Verkehrsträgern (Eisenbahn, Luftfahrt, Schifffahrt, Straße usw.)?

18) Wie viele SektionsleiterInnen und AbteilungsleiterInnen des BMVIT nehmen derzeit die Funktion eines Staatskommissärs/einer Staatskommissärin wahr, aufgeschlüsselt nach Verkehrsträgern (Eisenbahn, Luftfahrt, Schifffahrt, Straße usw.)?

19) Wie viele Funktion als Staatskommissär nimmt der Generalsekretär des BMVIT wahr, aufgeschlüsselt nach Verkehrsträgern (Eisenbahn, Luftfahrt, Schifffahrt, Straße usw.)?

20) Wie viele Angehörige des Ministerbüros des BMVIT nehmen derzeit die Funktion eines Staatskommissärs/einer Staatskommissärin wahr, aufgeschlüsselt nach Verkehrsträgern (Eisenbahn, Luftfahrt, Schifffahrt, Straße usw.)?

21) Wie viele MitarbeiterInnen des BMVIT nehmen derzeit mehrere Funktionen als Staatskommissär/Staatskommissärin wahr, aufgeschlüsselt nach Verkehrsträgern (Eisenbahn, Luftfahrt, Schifffahrt, Straße usw.)?

22) Wie viele Angehörige des Ministerbüros des BMVIT nehmen derzeit mehrere Funktionen als Staatskommissär/Staatskommissärin wahr, aufgeschlüsselt nach Verkehrsträgern (Eisenbahn, Luftfahrt, Schifffahrt, Straße usw.)?