
2229/J XXII. GP

Eingelangt am 22.10.2004

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Pensionsangebote an MitarbeiterInnen der ÖBB bei gleichzeitigen unproduktiven Bauinvestitionen

Wiederholt prangerten freiheitliche Mitglieder der Bundesregierung Frühpensionierungen auf Kosten der staatlichen Pensionssysteme/der Steuerzahlerin an.

Besonders scharf kritisierte Vizekanzlerin Riess-Passer die Vorgangsweise der Telekom-Austria in Pensionsfragen und unternahm rechtliche Schritte gegen das Unternehmen. Auch von Ihnen persönlich und Ihrem Verkehrs-Staatssekretär sind entsprechende kritische Positionierungen auch aus jüngster Zeit dokumentiert.

Nun sind in der ÖBB - offensichtlich mit aktiver Billigung der politischen Spitze des BMVIT - Listen im Umlauf, die Eisenbahner der Jahrgänge 1955 bis 1957 sowie jene mit langen Krankenständen oder ohne Verwendungsprofil im Dienstplan auffordern, sich für die Pensionierung mit 1.12. 2004 zu melden. Damit sollen 4000 MitarbeiterInnen der ÖBB rasch abgebaut werden. Denn nach dem In-Kraft-Treten der Pensionsharmonisierung mit 1.1.2005 wäre eine Frühpensionierung nicht mehr in diesem Ausmaß möglich.

In Presseaussendungen betonen Sie andererseits, dass eine Frühpensionierungswelle nicht das Allheilmittel sein kann. Nachdem es sich bei den ÖBB um eines der größten Unternehmen Österreichs handelt und diese im vollen Umfang im Eigentum des Bundes ist, kann es tatsächlich nicht ausschließlich Sache des Unternehmens sein, rein nach betriebswirtschaftlichen Kriterien ohne Rücksicht auf die SteuerzahlerInnen vorzugehen. Frühpensionierungen können nicht das einzige Mittel der Steuerung von Personalstand und -einsatz sein. Um die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern, kann eventuellen personellen Überkapazitäten auch durch eine expansive Unternehmensstrategie entgegengewirkt werden. Dies wäre im Interesse der Kunden im Personen- und Güterverkehr ebenso wie im Interesse der Beschäftigten.

Zusätzlich erheben sich einige Fragen zu aktuellen Ausbauprojekten.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Wie beurteilen Sie angesichts der von Ihnen vorangetriebenen Harmonisierung der Pensionen die Vorgangsweise des ÖBB-Managements, MitarbeiterInnen die Frühpensionierung nahezulegen?
2. In welcher Form werden Sie als Eigentümer-Vertreter darauf dringen, dass in den ÖBB keinerlei Pressionen des Managements in Richtung Frühpensionierung erfolgen?
3. In welcher Höhe würden eventuelle Frühpensionen von 4000 ÖBB-MitarbeiterInnen das allgemeine Pensionssystem belasten?
4. Wie beurteilen Sie diese beabsichtigte „Bilanzkosmetik“ der ÖBB angesichts der Tatsache, dass die Bundesregierung zugleich darauf dringt, die Lebensarbeitszeit der ÖsterreicherInnen zu verlängern?
5. Aus welchen Gründen verzichten Sie auf die Option, darauf zu dringen, dass die ÖBB ihre Geschäftsfelder aktiviert und erweitert, damit die Beschäftigten neue Tätigkeitsfelder erhalten?
6. Gerade die ÖBB-Werkstätten wären in der Lage, zusätzliche Leistungen für die österreichische Wirtschaft zu erbringen: Aus welchen Gründen wird darauf verzichtet?
7. Warum werden alle vorhandenen Finanzmittel in den Neubau großer Infrastrukturen umgeleitet, anstatt bestehende Strecken auszubauen (z.B. Linz-Wels, Güterzugumfahrung St. Pölten, Semmering-Bestandsstrecke, etc.), auf denen zB der ÖBB-Güterverkehr rasch zusätzliche Einnahmen lukrieren könnte, was schließlich auch die Zahl und Attraktivität der damit zusammenhängenden Arbeitsplätze steigern würde?
8. Warum werden Verbindungen zu Ziel-1-Gebieten nicht ausgebaut, obwohl es dafür EU-Kofinanzierungen gäbe? Laut Generalverkehrsplan werden nur Binnen-Verbindungen ausgebaut - Österreich verzichtet also freiwillig auf Förderungen. Wie rechtfertigen Sie diese Entscheidungen?
9. Der exzessive Neubau erhöht den Zinsendienst der ÖBB dramatisch, verbessert den Kundennutzen aber zumeist nur marginal, weil bestehende Engpässe und Langsamfahrstellen bestehen bleiben. Wie soll die Bahn die nötigen Kapitalaufnahmen jemals zurückzahlen, wenn sie nicht einmal den Zinsendienst bedienen kann?
10. Nach welchen verkehrsplanerischen Kriterien werden die Entscheidungen für den Streckenaus- und Neubau und die diesbezüglichen Prioritäten gefällt?
11. Wie hoch sind die zum Stichtag 21. Oktober 2004 tatsächlich getätigten Investitionen für den Lainzer Tunnel? Wie viele Bauabschnitte wurden per Verordnung wann tatsächlich übertragen? Warum wird beim dritten

Bauabschnitt nicht die finanziell wesentlich günstigere Variante eines reinen Güterverkehrstunnels gewählt, welche die Anrainer deutlich entlasten würde, extrem teure Sicherheitsauflagen aber entbehrlich machen würde?