

Präs: ..25. Mai 2005 Nr.: 2317/J- BR/2005

**Anfrage**

der Bundesräte Ing. Einwallner

und GenossInnen

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

**betreffend Verkauf der ÖBB-Bodenseeschifffahrt**

Laut österreichweiten Medienberichten in den letzten beiden Wochen planen Sie als zuständiger Bundesminister den Verkauf der Bodenseeschifffahrt an private Unternehmen. Interessenten sind die Konstanzer Stadtwerke und der Chef der Silvretta-Nova-Gruppe, Walter Klaus. Bei Ersterem wäre zu fragen, welchen Sinn ein „Pseudo-Privatisierung“ an eine ausländische Gebietskörperschaft macht. Beim zweiten Interessenten wird Ihnen ein Naheverhältnis nachgesagt, dass in einer Jobgarantie nach Ihrer politischen Karriere mündet – also eine klassische Unvereinbarkeit in modernen Demokratien.

Die Bodenseeschifffahrt der ÖBB ist ein wichtiges Rückgrat des Vorarlberger und auch des Bregenzer Tourismus. Mit ihrem Verkauf würden daher wichtige Interessen Vorarlbergs und der österreichischen Bodenseeanrainergemeinden verletzt werden.

Im Jahr 2004 habe die Bodenseeschiffe der ÖBB (Kurs-, Sonder- und Rundfahrten) eine Fahrleistung von über 66.000 km erbracht und dabei fast 600.000 Personen befördert. Da die Bodenseeschifffahrt der ÖBB positiv bilanziert ist es umso verwunderlicher, dieses Unternehmen an eine Gebietskörperschaft bzw. an Private zu verkaufen.

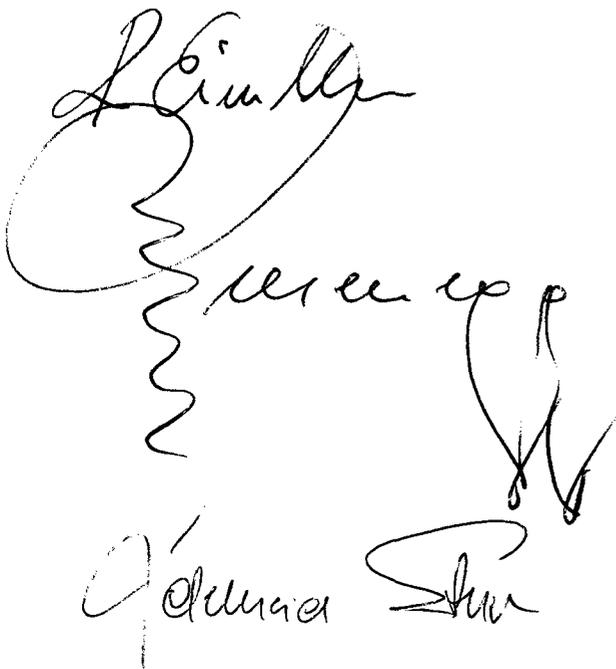
Nach einer Umfrage der Neuen Vorarlberger Tageszeitung haben sich rund 94% der Vorarlberger gegen einen Verkauf der Bodenseeschifffahrt ans Ausland ausgesprochen, nur 4% befürworten dieses Vorgehen. Ein Verkauf widerspricht also massiv den Interessen der Bevölkerung.

Zur Aufklärung der offenen Fragen richten daher die unterzeichneten Bundesräte an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nachstehende

**Anfrage**

- 1.) Sind Sie mit uns der Ansicht, dass der Erhalt der ÖBB-Bodenseeschifffahrt im Interesse Vorarlbergs ist?
- 2.) Gibt es bereits Details zu den von den ÖBB an die Öffentlichkeit gelangten Überlegungen und wie sehen diese Details aus (Zeitplan, Käufer, Übernahme der Bediensteten etc.)?

- 3.) Wie stehen Sie zu den Vorwürfen der Unvereinbarkeit als zuständiger Bundesminister, der voreilig bekannt gibt, nach seiner politischen Karriere in ein Unternehmen eines privaten Interessenten der Bodenseeschifffahrt einzutreten.
- 4.) Welche internationalen Verträge regeln die Bodenseeschifffahrt zwischen den drei Anrainerstaaten Deutschland, Schweiz und Österreich im Sinne der öffentlichen Linienschifffahrt?
- 5.) Können Sie ausschließen, dass diese Verträge durch eine Privatisierung der ÖBB-Bodenseeschifffahrt gebrochen werden?
- 6.) Inwieweit stellen internationale Verträge über die Bodenseeschifffahrt ein Verkaufshindernis dar?
- 7.) Wie erklären Sie sich als ehemaliger Manager in der Privatwirtschaft den Widerspruch, ein positiv bilanzierendes Unternehmen in staatlichem Besitz an ein ausländisches Unternehmen, das sich ebenfalls im Besitz des Staates ( in diesem Falle einer Gebietskörperschaft) befindet, zu verkaufen?
- 8.) Wie hoch schätzen Sie den Wert der Schiffe, der Immobilien und der Hafenanlagen ein?
- 9.) Wie hoch waren die Betriebsgewinne der Bodenseeschifffahrt in den Jahren 1995 bis 2005 (bitte um detaillierte Aufstellung pro Jahr)?
- 10.) Beabsichtigen Sie in naher Zukunft weitere Schifffahrtsunternehmen der ÖBB (beispielsweise jene am Wolfgangsee in Oberösterreich) zu privatisieren?



The image shows three handwritten signatures in black ink. The top signature is a large, stylized cursive signature that appears to read 'L. Linde'. Below it is a smaller, more compact signature that is difficult to decipher but may be 'L. Linde' or similar. The bottom signature is also a cursive signature, possibly 'L. Linde' or 'L. Linde', with a large initial 'L'.