

3797/J XX.GP

der Abgeordneten Doris Pollet - Kammerlander, Freundinnen und Freunde
an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr
betreffend Zukunft des Bahn- und Busbetriebs der Graz - Köflacher Eisenbahn - und Bergbau -
Gesellschaft mbH (GKB)

Die geltende Konzession der GKB läuft Ende 1998 aus. Die GKB - Eigentümerin, die staatliche
Bergbauholding der ÖIAG, ist an einem Weiterbetrieb der Bahn nicht interessiert. Seitens des
Verkehrsministeriums wurde nun angekündigt, die Konzession europaweit auszuschreiben. Da
die GKB noch heuer rückwirkend mit 1.1.1998 in die Sparten Bergbau und Verkehr geteilt
wird, wird auch an eine Veräußerung des Bahn - und Busbetrieb mit seinen rund 500 Mitarbei -
tern gedacht.

In Österreich wurde man bislang bei der Suche nach einem neuen Konzessionär bzw. Eigen -
tümer offenbar noch nicht fündig. Laut Zeitungsmeldungen will ÖBB - Vorstandsdirektor
Helmut Draxler die GKB „nicht einmal geschenkt“ haben. Inzwischen wurde Verkehrsministe -
rium ein Entwurf für ein Bundesgesetz über die Übernahme der Geschäftsanteile an der Ver -
kehrssparte der GKB und die mögliche Verwertung zur Begutachtung verschickt.

Wie aus Zeitungsmeldungen hervorgeht, laufen offenbar bereits konkrete Verkaufsverhandlun -
gen mit dem französischen Verkehrskonzern CGEA (Compagnie Generale d'Entreprises
Automobiles). Das französische Unternehmen bestätigte jedenfalls bereits sein Interesse an
einer Übernahme. Wesentliches Motiv für den Kauf der GKB durch die französische CGEA
scheint das im Besitz der GKB befindliche Areal des Köflacher Bahnhofs in Graz zu sein. Das
Areal böte sich an, einen privaten Rangierbahnhof bzw. Güterterminal zu errichten und damit
in Konkurrenz zu den ÖBB zu treten. Dies scheint im Zusammenhang mit den Absichten der
Franzosen zu stehen, Graz zu einer „Bahn - Drehscheibe für Südeuropa“ zu machen.

Der Ausbau des Köflacher Bahnhofs hätte natürlich erhebliche Konsequenzen für das inner -
städtische Verkehrsaufkommen in Graz bzw. für die Bewohner der umliegenden Straßenzüge.
Es stellt sich auch die Frage, inwieweit ein Terminal im Bereich des Köflacher Bahnhofs nicht
mit dem im Süden von Graz bereits geplanten bzw. genehmigten Güterterminal Graz -
Süd/Werndorf der ÖBB in Konkurrenz stehen würde. Weiters stellt sich die Frage, wie weit
sich die Vorstellungen des künftigen Bahnbetreibers mit den verkehrspolitischen Zielsetzungen
im Rahmen einer Neuorganisation des Personennahverkehrs in der Steiermark decken.

Die unterfertigten Abgeordneten richten daher an den Bundesminister für Wissenschaft und
Verkehr folgende schriftliche

ANFRAGE:

1. Wie ist der aktuelle Stand um die Vergabe der Konzession bzw. um den Verkauf der Verkehrssparte der GKB?
2. Ist davon auszugehen, daß der zukünftige Betreiber der Graz - Köflacher Bahn auch Eigentümer der vorhandenen Infrastruktur sein wird? Welche Ziele verfolgen Sie diesbezüglich?
3. Wird das Verkehrsministerium oder die ÖIAG die Ausschreibung durchführen? Wenn die ÖIAG, warum?
4. Warum wird erst jetzt - wenige Monate vor Ablauf der Konzession - nach einem neuen Konzessionär bzw. Eigentümer gesucht?
5. Welche Voraussetzungen muß aus Ihrer Sicht der neue Betreiber bzw. Eigentümer erfüllen?
6. Welche Kriterien - etwa hinsichtlich des künftigen Bahn - und Busbetriebs - werden in der Ausschreibung enthalten sein?
7. Welche Vorkehrungen werden Sie treffen, damit es in Zukunft zu keinen Attraktivitäts - einbußen insbesondere im Personenverkehr kommen wird, sondern, im Gegenteil, Attraktivitätssteigerungen (Taktfahrplan, leistungsfähige Triebwagen, Abstimmung von Bahn - und Busverkehr, Ausbau der Infrastruktur) durchgeführt werden?
8. Welche Vorkehrungen werden Sie treffen, daß in Zukunft die Anlagen der GKB in Bezug auf eine mögliche Einführung einer Stadt - Regionalbahn in und um Graz zur Verfügung stehen?
9. Welche Vorkehrungen werden Sie treffen, daß sich die künftigen Ziele des neuen Betreibers bzw. Eigentümers mit den verkehrspolitischen Vorstellungen etwa des Landes Steiermark decken?
10. Welche Infrastrukturverbesserungen der Graz - Köflacher Eisenbahn halten Sie in den nächsten Jahren für notwendig?
11. Wie hoch werden die dafür notwendigen Investitionskosten sein, und in welchem Umfang ist der Bund bereit, diese Investitionen zu finanzieren?
12. Halten Sie die Abkürzung der Bahnstrecke zwischen Söding und Pirka (8 km) zur Halbierung der Fahrzeit zwischen Köflach und Graz auf 25 Minuten für eine sinnvolle Infrastrukturmaßnahme? Wenn ja, in welchem Umfang wird es dafür finanzielle Unterstützung seitens des Bundes geben?
13. Welche Verhandlungen bzw. Gespräche wurden bisher mit der CGEA geführt? Wie ist der aktuelle Verhandlungs - bzw. Gesprächsstand?
14. Mit welchen sonstigen Interessenten wurden Gespräche geführt? Wer hat Interesse bekundet?
15. Sind die ÖBB nach wie vor nicht an einer Übernahme interessiert? Oder hat es diesbezüglich bereits einen Sinneswandel in der ÖBB - Generaldirektion gegeben?

16. Welche Auswirkungen hat nach Ihrer Ansicht die von der CGEA auf dem Gelände des Köflacher Bahnhofs in Graz geplante „Bahn - Drehscheibe“ im Hinblick auf die Auslastung bzw. Größe des von der ÖBB geplanten Terminals Graz - Süd/Werndorf?

17. Das Areal des Köflacher Bahnhofs stellt eine der wertvollsten Liegenschaften von Graz dar und wurde bereits für diverse Projekte (Veranstaltungshalle etc.) genannt, wobei für Liegenschaften in diesem Bereich Quadratmeterpreise über öS 10.000,- erzielt werden könnten.

Wie wollen Sie sicherstellen, daß diese Liegenschaft nicht leichtfertig verschenkt wird?

18. Durch den starken Personalabbau bei der GKB klafft beim Pensionsinstitut der Österreichischen Privatbahnen eine Finanzierungslücke.

Wie soll die Bedeckung dieser Finanzierungslücke erfolgen? Wie hoch ist die finanzielle Unterstützung, die seitens des Bundes zugesagt wurden?

19. Welche sonstigen Vereinbarungen wurden getroffen, um die Pensionen zu sichern?