

1866/J XXI.GP  
Eingelangt am: 2.2.2001

### ANFRAGE

der Abgeordneten Dietachmayr, Edler  
und GenossInnen  
an die Frau Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie  
betreffend ÖBB

Laut Format Nr. 01 vom 2. Jänner 2001 soll die ÖBB radikal umgebaut werden. Geht es nach dem ÖBB - Generaldirektor Helmut Draxler ist „die alte Bahn tot“. Er will alle Nebenbahnen loswerden, 23 Milliarden Schilling in die Errichtung von Bürogebäuden investieren, einen börsenfähigen Logistikkonzern und ein Stromhandelshaus aufbauen.

Die FP/VP Regierung möchte die ÖBB in eine Schienen - und eine Transportgesellschaft zerschlagen. Im Koalitionsabkommen ist die Trennung der Bereiche Infrastruktur und Absatz festgeschrieben und soll angeblich noch im ersten Halbjahr 2001 umgesetzt werden. Die ÖBB und die Finanzierungsgesellschaften (SCHIG, HL - AG, BEG usw..) sollen so umstrukturiert werden, dass alle Bahnbetreiber die gleichen Chancen haben. Die ÖBB ist zwar auf eine Teilung der Bereiche Infrastruktur und Absatz vorbereitet, Generaldirektor Draxler stellt aber die volkswirtschaftliche Sinnhaftigkeit einer Trennung in Frage. Die Spaltung der ÖBB würde den Verlust von Synergieeffekten in Höhe von einer Milliarde Schilling bedeuten. Generaldirektor Draxler möchte das Schienennetz in einer Holding halten. Seine Argumente sind eine Milliarde Schilling an Synergien und steuerliche Vorteile. Er möchte die Verluste aus dem Infrastrukturbereich, der angeblich fünfzig Milliarden Schilling an Verbindlichkeiten hat, mit den Gewinnen des Absatzbereiches gegenrechnen.

Der Vorstand der SCHIG, Helmut Falschlehner favorisiert laut Kronenzeitung vom 13.1. 2001 wiederum ein Modell, das künftig drei Aktiengesellschaften vorsieht, ungefähr die Hälfte der 50.000 Eisenbahner käme in die neue „ÖBB - AG“. Diese zahlt, so wie andere Betreiber ein Benützungsentgelt an die „Infrastruktur Betriebs AG“, wo vom Fahrdienstleiter bis zur Zugüberwachung die restliche Hälfte des ÖBB - Personals für Erhaltung und Wartung zuständig ist. Neue Bahnprojekte würden über eine „Infrastruktur Besitz AG“ abgewickelt, die auch die rund 100 Milliarden Schilling Schulden von HL - AG und SCHIG übernimmt.

Generaldirektor Draxler plant die ÖBB „zum größten Immobilienentwickler Österreichs“ zu machen. 23 Milliarden Schilling will er investieren, um auf 1,5 Millionen Quadratmeter Fläche im Umkreis von Bahnhöfen Büro - und Shoppingzentren zu errichten. Allein auf einem Grundstück zwischen dem Wiener Westbahnhof und der Mariahilfer Straße sollen bis zu 6.000 neue Büros entstehen. Die Mittel dafür sollen von Investmentpartnern kommen. Der Wert der Liegenschaften soll dadurch vervielfacht und die Liegenschaften anschließend verkauft werden.

Weitere acht Milliarden Schilling an Investitionen sind für die Bahnhofsoffensive vorgesehen, wodurch auch der Ausbau der größeren Stationen in Shopping - und Entertainmentzonen erfolgen soll.

Laut Kronenzeitung vom 14. Jänner 2001 fehlt jedoch das Geld für den Bau neuer Bahnhöfe. Statt der stets erwähnten acht sind nun tatsächlich kaum mehr als 1,5 Milliarden Schilling an Investitionssumme vorhanden. Nicht 43 Bahnhöfe werden neu gebaut, sondern maximal elf. Nicht weniger als 32 Bahnhofs - Umbauten, unter ihnen auch Projekte wie Klagenfurt, Wels und Attnang - Puchheim, werden nicht mehr realisiert. Sogar Prestigeprojekte wie der Umbau des Wiener Westbahnhofs könnten gestoppt werden.

Es ist inzwischen sogar fraglich, ob sich nicht auch wichtige Projekte wie der vierspurige Ausbau der Westbahn massiv verzögern wird.

Der Ausbau von Transeuropäischen Netzen ist für die ÖBB und die Wirtschaft äußerst wichtig. So haben zum Beispiel die oberösterreichischen Sozialpartner kürzlich eine Bahnstrecke Marburg - Graz - Linz - Budweis - Prag gefordert. Der Finanzbedarf für eine leistungsfähige Nord - Süd - Achse liegt aber alleine für die in Österreich liegenden Teilstrecken im zweistelligen Milliardenbereich. Auch dieser Bereich ist bei der Umstrukturierung der ÖBB zu berücksichtigen.

Im regionalen Personenverkehr will Draxler sämtliche Nebenbahnen - rund ein Drittel des Zugnetzes - den Ländern oder Privaten überantworten. Für den Personenverkehr ist er dabei, Kooperationen mit der Schweizer und der Deutschen Bahn abzuschließen. Der Gütertransport soll zu einem europäischen Logistikkonzern mit zwanzig Milliarden Schilling Umsatz ausgebaut werden und ein eigenes ÖBB - Handelshaus soll Lokomotiven in ganz Europa mit Strom versorgen.

Nicht besonders kundenfreundlich agiert die ÖBB im Bereich der Verkehrsverbünde. Dies, obwohl die ÖBB für die Verkehrsverbünde nicht unerhebliche Zuschüsse aus dem Budget des Bundes, der Länder und sogar mancher Gemeinden erhält. Mit der Herabsetzung der Ermäßigung für Vorteils-card - Inhaber bestraft die ÖBB Stammkunden mit einer versteckten

Tariferhöhung um zehn Prozent. Die am 1. Jänner 2001 in Kraft getretene Tariferhöhung ist übrigens die dritte innerhalb eines Jahres. Als Fortschritt wird den Bahnkunden verkauft, dass bei Bestellung über Handy oder Internet die Ermäßigung ohnehin gleich bleibt. Wer über diese Kommunikationsmittel nicht verfügt, schaut durch die Finger. Außerdem muss zur Vorsicht gemahnt werden: Verschiebt man nämlich eine bestellte Fahrt, gibt es grundsätzlich kein Geld zurück.

Der ÖBB - Aufsichtsrat soll in der nächsten Zeit neu bestellt werden. Angeblich sind der Tiroler Anwalt Siegfried Dillersberger, Präsident der Schutzgemeinschaft Freiheitlicher Wähler, der Vorarlberger Spediteur Rodolphe Schoettel, verheiratet mit einer FP - Nationalratsabgeordneten und Ex - Banker Michael Lielacher, der heute viele FPÖ - nahe Firmen berät, im Gespräch.

Bei der Besetzung des Kontrollgremiums soll der scheidende Wienerberger - Vorstand Paul Tanos, ein Freund von Finanzminister Grasser, gute Chancen haben.

Unklar sind die Auswirkungen all der Pläne auf die rund 50.000 Eisenbahner. Seit 1995 wurden vor allem durch Pensionierungs - Aktionen rund 17.000 Jobs abgebaut. Angeblich sollen weitere 30 % in der nächsten Zeit abgebaut werden.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie nachstehende

#### **Anfrage**

1. Welche Chancen hat Helmut Draxler noch, um als ÖBB - Generaldirektor wiederbestellt zu werden? Welche Personen kommen aus welchem Grund als seine Nachfolger in Frage?
2. Ist es richtig, dass bei der Besetzung des ÖBB - Aufsichtsrates und des Kontrollgremiums oben genannte Kandidaten bestellt werden sollen um die bisher „rote ÖBB“ blau einzufärben? Falls nein, wie begründen Sie, dass die in den Medien bisher genannten Personen alle der FPÖ nahestehen?
3. Wie sehen die konkreten Pläne über die Zukunft und Neustrukturierung der ÖBB wirklich aus? Wird die ÖBB - so wie im Koalitionsabkommen vorgesehen - in eine Infrastruktur - und in eine Bahn - AG zerschlagen?

4. Ist das Argument von Generaldirektor Draxler richtig, dass die Trennung von Infrastruktur und Absatz volkswirtschaftlich nicht sinnvoll ist und die Spaltung der ÖBB den Verlust von Synergieeffekten in Höhe von einer Milliarde Schilling bedeuten würde? Falls nein, warum nicht?
5. Wie beurteilen Sie das Modell von Helmut Falschlehner, das drei Aktiengesellschaften vorsieht?
6. Wie beurteilen Sie die Pläne von Generaldirektor Draxler, die ÖBB „zum größten Immobilienentwickler Österreichs“ zu machen, mit dem Ziel, den Wert der Liegenschaften wesentlich zu steigern und dann zu verkaufen?
7. Wie viel Geld hat die ÖBB wirklich für die sogenannte „Bahnhofs offensive“?
8. Ist es richtig, dass nur mehr maximal elf Bahnhöfe gebaut werden? Falls ja, welche Bahnhöfe sind dies und wieviel Geld steht konkret für jedes Bahnhofprojekt zur Verfügung?
9. Wird sich der vierspurige Ausbau der Westbahn wirklich massiv verzögern? Falls ja, warum, bei welchen Streckenabschnitten und um wie viele Jahre?
10. Wie wollen Sie das Geld für den wichtigen Ausbau der Transeuropäischen Netze aufbringen, wenn bereits jetzt kein Geld für Investitionen ins Schienennetz vorhanden ist?
11. Welche konkreten Ausbauvorhaben im Bereich des Schienennetzes werden aufgrund bzw. trotz der Änderungen im Bereich der ÖBB nun tatsächlich in den nächsten 5 Jahren in Angriff genommen und wie sollen diese finanziert werden?
12. Wie stehen Sie zu den Plänen von Generaldirektor Draxler sämtliche Nebenbahnen den Ländern oder Privaten zu überantworten? Welche Nebenbahnen sollen tatsächlich den Ländern oder Privaten überantwortet werden?
13. Werden Sie sich dafür einsetzen, dass die versteckten Tariferhöhungen, die am 1. Jänner 2001 in Kraft getreten sind wieder rückgängig gemacht werden, da viele (insbesondere auch ältere) Bahnkunden über kein Internet verfügen? Falls nein, warum nicht?
14. Wie sieht die Zukunft der ca. 50.000 Eisenbahner konkret aus? Was erwartet diese nach einer von ÖVP und FPÖ geplanten Trennung der Bereiche Infrastruktur und Absatz?

15. Wie viele Eisenbahner müssen tatsächlich um ihren Job fürchten und wie soll der Personalabbau konkret erfolgen?
16. Ist es richtig, dass eine Sonderzuweisung für Kärnten (Jörg Haider bekommt 3,5 Milliarden Schilling für seine Verkehrsprojekte) eine Vorbedingung für die Bildung einer Koalition mit der Volkspartei gewesen ist? Falls nein, wieso wurde dies in den Medien berichtet (siehe z. B.: O.Ö. Nachrichten, 20. Jänner 2001) und wieso haben Sie ihm die 3,5 Milliarden Schilling trotz Sparmaßnahmen zugesagt?