

XXII. GP.-NR**2373 /J****-3. Dez. 2004****ANFRAGE**

der Abgeordneten Gabriele Binder
und GenossInnen
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Verwendung von ÖBB-Geldern für ÖBB-fremde Zwecke

Nachdem Straßenverkehrsbenützer für eine Vignette bzw. eine Maut bezahlt haben, können sie unmittelbar darauf diese Straße auch benutzen. Hingegen wird von den ÖBB bereits jetzt eine Erhöhung des Benutzungsentgeltes für Projekte, die erst nach vielen Jahren langwieriger Planung, Genehmigung und Errichtung in Verkehr gehen, kassiert.

Während man die SCHIG-Schulden für die ÖBB-Infrastruktur den ÖBB umhängt, werden offensichtlich in Zukunft in Relation zu den Investitionen noch wesentlich höhere Staatsschulden für PPP-Projekte geplant.

ÖBB-Millionen werden zunehmend als Zuschüsse für Privatprojekte und Landesprojekte umgeleitet. Gleichzeitig steigen die Vorstandskosten und Aufwendungen für die Aufsichtsräte. Allein durch die geplante Aufspaltung der ÖBB in acht Teilunternehmen ist eine Verachtfachung der Vorstände und Aufsichtsräte zu erwarten. Gleichzeitig will die Regierung beim produktiven ÖBB-Personal weiter einsparen.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nachstehende

Anfrage:

1. Ist gemäß ihrer Einschätzung generell die Einhebung eines Schieneninfrastrukturbenutzungsentgeltes oder eine Erhöhung dieses Beitrages für Projekte EU-konform, die sich erst in der Errichtungsphase befinden und noch gar nicht benützt werden können?
Falls ja: Auf welche EU-Bestimmung stützt sich diese Einschätzung?

2. Werden Mittel aus von den ÖBB gezahlten Schieneninfrastrukturentgelten für die Abdeckung des Bundesanteiles des PPP-Projektes „Terminal Werndorf“, das von einem privaten Betreiberkonsortium betrieben wird, verwendet?
Wenn ja: Auf welcher Rechtsbasis betreibt die SCHIG mbH diese Querfinanzierung der privaten PPP-Partner durch ÖBB-Mittel?
3. Werden Mittel aus von den ÖBB gezahlten Schieneninfrastrukturentgelten für die Abdeckung des Bundesanteiles des Kärntner Landesstraßenprojektes Lippitzbachbrücke verwendet? Wenn ja: Auf welcher Rechtsbasis betreibt die SCHIG mbH diese Querfinanzierung der Kärntner Landesstraßen durch ÖBB-Mittel?
4. Worin liegt der Vorteil eines privaten Partners für das PPP-Projekt Terminal Werndorf, wenn der private Partner nur knapp mehr als die Hälfte der Infrastrukturinvestitionen im Wege der Pacht zahlen muss (53%), während hingegen die ÖBB für die ihr übergebene Infrastruktur mehr als vier Mal soviel Entgelt an die SCHIG mbH leisten muss (2002 waren es 314 Mio. EURO) als der Bund zuschießt (72,67 Mio. EURO)?
5. Nachdem immer wieder PPP-Modelle für die Pyhrnbahn und für den Brenner-Basistunnel seitens der SCHIG mbH im Gespräch sind: Welche Kostentragungsschlüssel privat – öffentlich sind dafür geplant oder werden als Mindestgrenze vorgegeben?
Oder geht es bei diesen PPP-Projekten ausschließlich um eine Aufnahme privater Kredite - also lediglich um eine zusätzliche Neuverschuldung?
6. Ist für PPP-Projekte (ähnlich wie für ÖBB-Projekte) ein Schuldenrahmen geplant?
7. Wo werden die PPP-Projektschulden der SCHIG mbH bei einer Übertragung der SCHIG-Altschulden an die ÖBB landen?
8. Wie hoch war in den einzelnen Jahren seit 1999 jeweils die Summe der an die Vorstände des ÖBB-Konzerns gezahlten Gehälter?
9. Wie hoch war in den einzelnen Jahren seit 1999 jeweils die Summe der an die Vorstände der SCHIG mbH gezahlten Gehälter?
10. Wie hoch war in den einzelnen Jahren seit 1999 jeweils die Summe der an die Vorstände der HL-AG gezahlten Gehälter?
11. Wie hoch war in den einzelnen Jahren seit 1999 jeweils die Summe der an die Geschäftsführung der ASFINAG gezahlten Gehälter?
12. Wie hoch waren die Gesamtkosten für den Vorstandsbereich der ÖBB in den einzelnen Jahren seit 1999 (Kosten der Vorstände, Kosten der Sekretariate und Assistenten, Anteilige Bürokosten, Kosten für Dienstautos, Reisekosten usw.; bitte angeben was in der jährlichen Kostensumme jeweils enthalten ist)?
13. Wie hoch waren die Gesamtkosten für den Vorstandsbereich der SCHIG mbH in den einzelnen Jahren seit 1999 (Kosten der Vorstände, Kosten der Sekretariate und

- Assistenten, Anteilige Bürokosten, Kosten für Dienstautos, Reisekosten usw.; bitte angeben was in der jährlichen Kostensumme jeweils enthalten ist)?
14. Wie hoch waren die Gesamtkosten für den Vorstandsbereich der ASFINAG in den einzelnen Jahren seit 1999 (Kosten der Vorstände, Kosten der Sekretariate und Assistenten, Anteilige Bürokosten, Kosten für Dienstautos, Reisekosten usw.; bitte angeben was in der jährlichen Kostensumme jeweils enthalten ist)?
 15. Wie entwickelten sich die Summe der Entgelte für ÖBB-Aufsichtsräte seit 1993 in den einzelnen Jahren?
 16. Wie entwickelten sich die Summe der Reisespesen für ÖBB-Aufsichtsräte seit 1993 in den einzelnen Jahren?
 17. An wie viel % der AR-Sitzungen pro Jahr nahmen die Mitarbeiter des Ministerbüros des BMVIT in den einzelnen Jahren seit 2000 gesondert nach den einzelnen Gesellschaften ÖBB, SCHIG mbH, HL-AG, BEG, GKE/GKB, Rail Regulator teil?
 18. Wie viele Vorstandsdirektoren, Geschäftsführer, Prokuristen und Aufsichtsräte wird es je Gesellschaft in den einzelnen Tochtergesellschaften und Enkelgesellschaft der ÖBB-Holding und wie viele in der Holding-Mutter selbst ab Jänner 2005 im ÖBB-Konzern geben?

