

3712/J XXII. GP

Eingelangt am 15.12.2005

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

der Abgeordneten Dr. Kräuter
und GenossInnen

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Vollzug des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 durch den Bundesminister
für Verkehr, Innovation und Technologie

Im Zuge der parlamentarischen Vorbereitung zum Bundesbahnstrukturgesetz 2003 wurden vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, von seinem Staatssekretär, vom Vorsitzenden des Aufsichtsrates und von damaligen Vorstandsmitgliedern der ÖBB ein rosiges Bild der ÖBB-Zukunft für die Zeit nach Beschluss des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 gezeichnet.

Dass der Verkehrsminister auf viele seither gestellte parlamentarische Fragen nicht oder nur ausweichend antwortet, hängt mit dem offensichtlichen Misserfolg jener sogenannten Reformen dieses Bundesbahnstrukturgesetzes zusammen. Die politische Einmischung in dieses Unternehmen erreicht ein ungeheuerliches Ausmaß und ist eine der entscheidenden Ursachen der aktuellen katastrophalen Situation.

Darüber hinaus sollen Exminister (Dr. Böhmendorfer), welche selbst Geschäftsbeziehungen zu den ÖBB unterhalten, die Geschäftsführung des Vorstandes als Aufsichtsräte überwachen und beraten.

Wie bekannt ist, bereiten die ÖBB mit dem Verkauf der Bodenseeschifffahrt an den künftigen Arbeitgeber des künftigen Exvizekanzlers diesem eine schöne „Morgengabe“.

Gleichzeitig explodiert der Schuldenstand des Konzernes ÖBB, was zu überproportionalen Anhebungen des Benutzungsentgeltes und damit zu Kostensteigerungen im Personen- und Güterverkehr und in weiterer Folge zu Preissteigerungen für jene Bahnkunden führten, welche keine Alternativen haben.

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

Anfrage:

1. Haben Sie vor der Bestellung des Ex-Justizministers Dr. Böhmendorfer zum Aufsichtsratsmitglied der ÖBB-Holding AG durch sie als gesetzlicher Vertreter (BBG § 3) des Eigentümers der ÖBB, des Bundes (BBG § 2), in der Funktion als Hauptversammlung sorgfältig und gewissenhaft geprüft, ob Dr. Böhmendorfer als Auftragnehmer für Gesellschaften des ÖBB-Konzerns und insbesondere für die ÖBB-Holding AG arbeitet und daher befangen ist?
2. Können Sie nach dieser Bestellung die in Ihren Vollzugsbereich fällt, Interessenskonflikte zwischen der Überwachungstätigkeit von Dr. Böhmendorfer als Aufsichtsrat (welcher auch Vergaben an Auftragnehmer überwachen soll) und zwischen der Auftragnehmertätigkeit von Dr. Böhmendorfer als Rechtsanwalt der ÖBB ausschließen, zumal diese Auftragnehmertätigkeit bereits zum Zeitpunkt der Bestellung (also Ihrer Vollzugshandlung) bestanden haben dürfte?
3. Wann wurde jeweils
 - a) die Spaltung des Teilbetriebes Personenverkehr (BBG § 7),
 - b) die Spaltung des Teilbetriebes Güterverkehr (BBG § 11),
 - c) die Spaltung des Teilbetriebes Traktion (BBG § 15),
 - d) die Spaltung des Teilbetriebes Technische Services (BBG § 18),
 - e) die Spaltung der Teilbetriebe, welche zur Erfüllung der Aufgaben des BBG § 20 befasst sind (BBG § 21),
 - f) die Spaltung des Teilbetriebes Schieneninfrastrukturbetrieb (BBG § 27),
 - g) die Umwandlung zur ÖBB-Infrastruktur Bau AG (BBG § 29),
 - h) die Verschmelzung mit der HL-AG (BBG § 32) und
 - i) die Verschmelzung mit der SCHIG mbH (BBG § 33)

zum Firmenbuch angemeldet?

4. Mit welchem Datum wurde jeweils mit welchen Aktenzahlen von der ÖBB-Holding AG an den BMVIT über „alle, insbesondere über die im Umgründungsplan vorgesehenen Maßnahmen zur Durchführung der

Umstrukturierung" der ÖBB eingehend berichtet (BBG § 39) und in welcher Form wurden diese Berichte vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technik zur Kenntnis genommen?

5. Wann wurde zuletzt gem. BBG § 42 ein sechsjähriger Vertrag zwischen dem BMVIT und der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG abgeschlossen?
 - a) Welcher Zuschuss wurde darin „insgesamt" für die 6 Jahre (in Summe) gewährt (§ 42 Abs. 2, 1. Satz)?
 - b) Welcher Zuschuss wurde für die einzelnen 6 Jahre nach Vertragsabschluss darin jeweils in welcher Höhe festgelegt (BBG § 42 Abs. 2 Z 2)?
 - c) Welche Bedingungen wurden dabei im Einzelnen an die Leistung des Zuschusses gestellt? (BBG § 42 Abs. 2 Z 3)?
 - d) Welche laufenden Verbesserungen der Qualität der Schieneninfrastruktur und ihrer Sicherheit wurde dabei im einzelnen festgelegt (BBG § 42 Abs. 2 Z 1)?
 - e) Von welcher Personalproduktivität wurde dabei gem. BBG § 42 Abs. 2 Z 1) ausgegangen?
6. Wann sind die Zahlungen des Bundes gem. BBG § 42 für das Jahr 2005 fällig, wann für das Jahr 2006? Welche Zahlungen sind bisher bereits erfolgt? Welche Zahlungen sind noch ausständig? Wann werden diese ausständigen Zahlungen in welcher Höhe erfolgen?
7. Hat die Überwachung der vertraglichen Verpflichtungen der ÖBB-Betriebs AG durch den BMVIT bzw. die von ihm betraute SCHI-DL GmbH Abweichungen vom Plan festgestellt? Wenn ja, welche?
8. Wie hoch sind die vom BMVIT gem. BBG § 46 zu genehmigenden Benutzungsentgeltsätze? Welche Sätze mit welchen Beträgen wurden darüber hinaus für die „Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen" gem. BBG § 46 genehmigt?
9. Wie hoch wird das Benutzungsentgelt und die Entgelte für die „Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen" jeweils in den Jahren 2005 bis 2011 sein (anzugeben im sechsjährigen Geschäftsplan der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG, Vorschau der Benutzungsentgelte und anderen Entgelte - dem BMVIT vorzulegen gem. BBG § 42 Abs. 3)?
10. Gibt es in Ihrem Ministerium eigene oder fremde Studienvergleiche im

letzten Jahr über die Auswirkungen

- a) zwischen der Schiene in Österreich (Güterverkehr) aufgrund der beabsichtigten Erhöhungen des Benutzungsentgeltes und der Straße in Österreich aufgrund der Straßenmaut für LKW bzw.
- b) zwischen der Schiene in Österreich (Personenverkehr) aufgrund der beabsichtigten Erhöhungen des Benutzungsentgeltes und dem Busverkehr in Österreich aufgrund der Straßenmaut bzw. der Refundierung der Straßenmaut für Linienbusse bzw.
- c) zwischen der Schiene in Österreich (Personenverkehr) aufgrund der beabsichtigten Erhöhungen des Benutzungsentgeltes und dem PKW-Verkehr mit durchschnittlicher km-Leistung aufgrund einer Jahresvignette?

11. Gibt es internationale Vergleiche für das Benutzungsentgelt für bestimmte Zuggewichte und Entfernungen? Gibt es internationale Vergleiche für die Entgelte für die „Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen“?

12. Welche Entgelte (Teilbeträge und Gesamtsummen)

- a) hat die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG für die Nutzung der Infrastruktur an die ÖBB-Infrastruktur Bau AG zu leisten - gesondert für die Jahre 2005 bis 2011 (dies fällt in den Vollzugsbereich des BMVIT: 1. Genehmigung durch den BMVIT gem. BBG § 46 für „sonstige Leistungen“ und 2. Teil des „Rahmenplanes“, der gem. BBG § 43 „alle für das Unternehmen entscheidungsrelevanten Informationen ...“ zu enthalten hat und zu dem die Zustimmung des BMVIT gem. BBG § 43 einzuholen ist),
- b) hat die ÖBB-Infrastruktur Bau AG für jene Leistungen, welche sie von der ÖBB-Infrastruktur Betrieb benötigt, zu leisten - gesondert für die Jahre 2005 bis 2011 (dies fällt in den Vollzugsbereich des BMVIT: 1. Genehmigung durch den BMVIT gem. BBG § 46 für „sonstige Leistungen“ und 2. Teil des „Rahmenplanes“, der gem. BBG § 43, „alle für das Unternehmen entscheidungsrelevanten Informationen ...“ zu enthalten hat und zu dem die Zustimmung des BMVIT gem. BBG § 43 einzuholen ist)?

13. Wie haben sich die Strompreise für den von den ÖBB-Kraftwerken erzeugten Traktionsstrom in den letzten Jahren entwickelt und wie hoch ist er jetzt (Genehmigungspflicht durch den BMVIT für die

Zurverfügungstellung „sonstiger Leistungen“, gem. § 46)?

14. Welcher Strompreis wird von der ÖBB-Infrastruktur Bau AG an die übrigen ÖBB-Konzernunternehmen 2005 verrechnet und wie hoch sind die Einnahmen der ÖBB-Infrastruktur Bau AG aus dem Verkauf von Traktionsstrom jeweils in den Jahren 2005 bis 2011 (dies fällt in den Vollzugsbereich des BMVIT: 1. Genehmigung durch den BMVIT gem. BBG § 46 für „sonstige Leistungen“ und 2. Teil des „Rahmenplanes“, der gem. BBG § 43 „alle für das Unternehmen entscheidungsrelevanten Informationen“ zu enthalten hat und zu dem die Zustimmung des BMVIT gem. BBG § 43 einzuholen ist)
15. Wie hoch ist die Förderung, die der Bund seit Wirksamwerden des Bundesbahnstrukturgesetzes gem. BBG § 43 Abs. 2 für Schieneninfrastrukturinvestitionen gewährt hat? Wie viele Mittel davon sind bereits vom Bund an die ÖBB-Infrastruktur Bau AG geflossen?
16. Welche Förderungen gem. BBG § 43 Abs. 2 sind für 2006 und die Folgejahre geplant?
17. In welcher Höhe haftet der Bund derzeit
 - a) für noch von der SCHIG mbH bis Ende 2004 finanzierte Infrastrukturinvestitionen sowie
 - b) für seit 1.1.2005 finanzierte Infrastrukturinvestitionen?
18. Wie hoch wird infolge des vom BMVIT genehmigten Rahmenplanes die Höhe der Bundeshaftung jeweils in den einzelnen Jahren von 2006 bis 2011 sein?
19. Ab welcher Höhe an Schulden der ÖBB-Infrastruktur Bau AG ist eine Teilentscheidung durch den Bund notwendig und wann wird diese Höhe nach den derzeit dem BMVIT vorliegenden Rahmenplan erreicht sein?
20. Im Zuge der PPP-Projekte der seinerzeitigen SCHIG mbH wurden von dieser auch Investitionen für den Klima-Wind-Kanal und für den Terminal Werndorf getätigt. Beide Objekte befinden sich im Eigentum der SCHIG mbH bzw. der Rechtsnachfolgerin, der SCHI-DL GmbH bzw. Töchtern dieser Gesellschaft. Sind im Zuge des Schuldenüberganges 2004/2005 von der SCHIG mbH an die ÖBB auch Schulden für diese beiden oder für eines dieser beiden PPP-Projekte an die ÖBB-Infrastruktur Bau AG

übergegangen?

- a) Wenn nein, können Sie garantieren, dass keine ÖBB-Zahlungen für diese PPP-Projekte verwendet wurden?
- b) Wenn ja, warum?
- c) Wenn nein, warum nicht?
- d) Welche Bundesbeiträge für diese beiden PPP-Projekte sind bis jetzt geflossen?
- e) Wie hoch ist der aushaftende Bundesanteil an der (Re)Finanzierung dieser beiden PPP-Projekte?

21. Wie hoch ist der mehrjährige Bestellrahmen, den der BMVIT gem. BBG § 48 festzulegen hat? Auf wie viele Jahre erstreckt sich dieser derzeit gültige „mehrjährige“ Rahmen? Welche Jahrestanchen sind darin in den einzelnen Jahren festgelegt?

22. Welche verkehrspolitische Absicht verfolgen Sie mit einer Deckelung des Betrages dieses Bestellrahmens bis 2010?

23. Welche konkreten gemeinwirtschaftlichen Leistungsbestellungen wurden aufgrund dieses Bestellrahmens vom BMVIT bei den ÖBB durchgeführt?

24. Wann wurde für das Jahr 2005 die konkrete gemeinwirtschaftliche Bestellung aufgrund dieses Bestellrahmens vorgenommen? Wann wird für das beginnende Jahr 2006 die konkrete gemeinwirtschaftliche Bestellung vorgenommen? Wie hoch sind die konkreten Bestellbeträge für den Personenverkehr und für den Güterverkehr?

25. Falls wie in der bevorstehenden ÖPNRV-Gesetzesänderung des BMVIT vorgeschlagen, eine Veränderung dieser Bestellmittel erfolgt, welche Auswirkungen hätte die Deckelung im Bestellrahmen auf die Länder, auf die Bereitstellung der Schienenfahrzeuge und vor allem auf die Reisenden?

26. Wie hoch wären die jährlichen Mittelverschiebungen vom Bund auf die Länder in den einzelnen Jahren aufgrund des geplanten Gesetzes?

27. Wie viele Inhaber einer Eisenbahnkonzession gibt es in Österreich neben den im BBG genannten ÖBB-Konzernbetrieben?

28. Mit welchem Datum erfolgte
- a) die Festlegung des Bestellrahmens 2005?
 - b) die konkrete Leistungsbestellung 2005 an die ÖBB?
 - c) die konkrete Leistungsbestellung 2005 an die einzelnen Privatbahnen?
29. Wie hoch waren die gemeinwirtschaftlichen Leistungsbestellungen des BMVIT
- a) bei den ÖBB und
 - b) bei den einzelnen Privatbahnen
- gesondert für den Personenverkehr und den Güterverkehr in den einzelnen Jahren 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005? Gibt es schon eine konkrete gemeinwirtschaftliche Leistungsbestellung für 2006 und wenn nein, wann wird es diese geben?
30. Wie hoch waren die Förderungen des Bundes
- a) für den Infrastrukturbetrieb
 - b) für Infrastrukturinvestitionen
- für die ÖBB und für die einzelnen Privatbahnen in Österreich in den einzelnen Jahren seit 2000?
31. Wie hoch werden die Förderungen des Bundes
- a) für den Infrastrukturbetrieb
 - b) für Infrastrukturinvestitionen
- für die ÖBB und für die einzelnen Privatbahnen in Österreich jeweils in den nächsten Jahren sein?
32. Gibt es Prognosen, wie sich die geplanten Entgelterhöhungen (Benutzungsentgelt, Pacht bzw. Miete für Grundstücke und Immobilien und Strompreis usw.) der ÖBB-Infrastruktur Gesellschaften auf den Marktanteil und auf den Modalsplit der Schiene auswirken?
33. Gibt es Prognosen, wie sich die geplanten Entgelterhöhungen auf die Marktpreise und auf das Aufkommen der Schienentransporte und der Straßentransporte auswirken?
34. Die ÖBB-Reform wurde mit dem politischen Ziel verbunden bis 2010 ein Einsparungspotential von 1 Milliarde Euro zu lukrieren. Kann nach einem Jahr davon ausgegangen werden, dass das erste Etappenziel erreicht

wurde?

35. Bei einem Vergleich aus Anlass während der ÖBB-Reform vorgelegten Dokumente musste davon ausgegangen werden, dass per Ende 2005 dank der ÖBB-Reform der Gesamtkonzern bereits ein leicht positives Ergebnis aufweisen musste. Den derzeit vorliegenden Zahlen aus der ÖBB hingegen ist zu entnehmen, dass 2006 erhebliche Verluste zu erwarten sind. Wie hoch sind die zu erwartenden Verluste und wie erklären Sie sich die Abweichung von dem Reformziel?
36. Den publizierten Jahresergebnissen des Unternehmens ist beispielsweise für das Jahr 2002 ein EGT von 125 Mio. Euro mit einem positiven cashflow von 270 Mio. Euro zu entnehmen. Ab 2004 ist dieser cashflow € 154 Millionen gewesen. Wie hoch wird der cashflow in den Jahren 2005 und 2006 sein, welche Bedeutung hat bei der Bilanzpolitik der ÖBB die Auflösung bzw. der Verbrauch von Rückstellungen und wie wird der Verbrauch bzw. die Auflösung von Rückstellungen in den Jahren 2005 bzw. 2006 sein? Wie hoch sind die 2005 aufgelösten Rückstellungen und Rücklagen zur Erzielung des Jahresergebnisses der Gesellschaften des ÖBB-Konzerns?
37. Dem Vernehmen nach sollen in den letzten zwei Monaten Finanztransaktionen der ÖBB-Holding AG stattgefunden haben, welche ein Risikopotential von etwa 600 Mio. Euro aufweisen. Die Vorstände der Holding AG sollen aus gesicherten Veranlagungen von Vermögenswerten - entgegen der vorhersehbaren Zinsentwicklung am Zinsen- und zugestimmt? Wie hoch ist der Schaden von der Holding AG abzuwehren? Welche Konsequenzen haben diese Schäden für die Konzerngesellschaften der ÖBB?
38. Die ÖBB Bau AG hat vor wenigen Wochen eine Anleihe zwecks Finanzierung künftiger Investitionen in die Schieneninfrastruktur aufgenommen. Es sollen nach Aufnahme der Anleihe hier - entgegen vorhersehbarer Marktentwicklung - Swaps vorgenommen worden sein, welche von fixen Zinssätzen auf variable Zinssätze korrigiert wurden. Nunmehr sind aufgrund der steigenden Zinsen Schäden in der Größenordnung von bis zu 30 Mio. Euro vorhersehbar. Hat der Aufsichtsrat der Holding AG diesen Transaktionen zugestimmt? Welche Schadensminderungen sind möglich?

39. Welche Konsequenzen für die verantwortlichen Aufsichtsräte und Organe der ÖBB Holding AG und allenfalls ihrer Konzerngesellschaften haben die beiden angeführten risikoreichen Transaktionen?
40. Welche generellen Vorkehrungen treffen Sie im Bereich der staatseigenen Unternehmen, um das Gambeln mit öffentlichen Mitteln durch ungeschickte Manager in Hinkunft zu mindern?