

XXII. GP-NR

862/15

2003-10-01

ANFRAGE

der Abgeordneten Mag. Donnerbauer,
Kolleginnen und Kollegen
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend ÖBB-Reform

Der europäische Schienenverkehr befindet sich in einem intensiven Liberalisierungsprozess. Zahlreiche Richtlinien der Europäischen Union verlangen dabei auch Umstrukturierungen im Bereich der Schienenverkehrsunternehmen. So ist zur Stärkung des Wettbewerbs durch das Mitgliedsland ein diskriminierungsfreier Zugang für Dritte zum Schienenverkehr umzusetzen. Das erfordert bei den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) Reformen.

Zusätzlich zum europäischen Umstrukturierungsauftrag finden sich die ÖBB aber auch in einer Finanzsituation, die überwiegend durch den Bund und damit von den österreichischen Steuerzahlern getragen wird. Die jährlichen Zuschüsse belaufen sich mittlerweile auf rund 4,4 Mrd. Euro. Der kummulierte Verschuldungsstand von ÖBB und Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft (SCHIG) wird gegen Ende 2003 rund 10 Mrd. Euro betragen. Daher müssen organisatorische und rechtliche Grundlagen geschaffen werden, um eine Senkung des Zuschussbedarfes, eine nachhaltige Kostensenkung und ein weiteres Wachstum der Erlöse der Absatzbereiche sicherzustellen.

Der Rechnungshof führt zahlreiche Kritikpunkte zur ÖBB-Personalpolitik an. Unter anderem fallen darunter das ständig sinkende tatsächliche Pensionsantrittsalter, das derzeit bei 52,2 Jahren liegt; die überdurchschnittlich hohen Krankenstandstage, die derzeit bei 26,1 Kalendertagen pro ÖBB-Bedienstetem liegen, sowie entgeltmäßige Vorrückungsautomatiken, welche dann im Pensionsfall zu Bruttoersatzraten führen, die von keiner anderen Beschäftigtengruppe erzielt werden können.

Eine Reform der ÖBB ist daher sowohl zur wettbewerbsmäßigen Ausrichtung als auch zur Konsolidierung der Staatsfinanzen dringend geboten.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage:

1. In welcher Form werden die Vorgaben seitens der Europäischen Union aufgrund der Richtlinien **2001/12** (Novelle der Richtlinie 91/440: „Entwicklung der Eisenbahnen in der Gemeinschaft“), **2001/13** (Novelle Richtlinie 95/18: „Erteilung von Genehmigungen - Betreiberlizenzen, Konzessionen“) und **2001/14** („Zuweisung von Fahrwegkapazitäten der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und Sicherheitsbescheinigung“) im Rahmen der ÖBB-Reform verwirklicht?

2. Wie soll die künftige Struktur der ÖBB aussehen? Was sind die Beweggründe für die vorgesehene Gliederung der ÖBB in Holding und Tochtergesellschaften? Entsteht durch diese Neustrukturierung finanzieller Mehraufwand für die ÖBB?
3. Wie soll künftig sichergestellt werden, dass die Zuschüsse des Bundes, die derzeit bei insgesamt rund 4,4 Mrd. Euro pro Jahr liegen, abgesenkt werden könnten?
4. Die gesamte Verschuldung von ÖBB-Infrastruktur und SCHIG betrug per Ende 2002 rund 9 Mrd. Euro und wird gegen Ende 2003 auf 10 Mrd. Euro anwachsen. Wie sieht das Finanzszenario für den Abbau dieser Finanzschulden aus?
5. Hat das ÖBB-Reformprogramm Auswirkungen auf den weiteren Infrastrukturausbau? Ist die Umsetzung der im Generalverkehrsplan vorgesehenen Infrastrukturinvestitionen sichergestellt?
6. Neben Veränderungen im Strukturbereich sind auch Anpassungen im Bereich des Dienstrechts vorgesehen. Welche Änderungen treten in diesem Bereich ein?
7. Werden durch das neue Dienstrecht Kritikpunkte des Rechnungshofes, beispielsweise wegen überdurchschnittlich hoher Krankenstände, berücksichtigt?
8. Das Bahn-Betriebsverfassungsgesetz sieht im Vergleich zum allgemeingültigen Arbeitsverfassungsgesetz zahlreiche Sonderrechte für die Personalvertretung vor. Wird es hier zu Änderungen kommen? Wenn ja, zu welchen?

The image shows three handwritten signatures in black ink. The top left signature is 'Bauer', the top right is 'Demmerle', and the bottom left is 'Kraml'. Below 'Kraml' is another signature that appears to be 'Hofstöger'.