

---

**1271/AB XXIII. GP**

---

**Eingelangt am 05.09.2007**

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## **Anfragebeantwortung**

GZ. BMVIT-10.000/0034-I/PR3/2007    DVR:0000175

An die  
Präsidentin des Nationalrates  
Mag. Barbara Prammer

Parlament  
1017 W i e n

Wien, am    4 . September 2007

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1343/J-NR/2007 betreffend mögliche ÖBB-Geschäfte mit einer Ihrer Amtsvorgängerinnen, die die Abgeordneten Dr. Moser, Freundinnen und Freunde am 9. Juli 2007 an mich gerichtet haben, beehre ich mich nach Auskunft durch den ÖBB-Konzern wie folgt zu beantworten:

**Frage 1:**

Ist Ihnen bekannt, dass es seitens der ÖBB vehemente Bemühungen zur Anbahnung von Aufträgen für das Unternehmen „Strukton Railinfra“ im Hinblick auf Instandhaltungsaufgaben im Netz der ÖBB gibt?

**Antwort:**

Vorweg wird angemerkt, dass es seitens des ÖBB-Konzerns keinerlei Bemühungen gibt, Aufträge mit der Strukton Railinfra im Hinblick auf Instandhaltungsaufgaben im Netz der ÖBB anzubahnen.

Vielmehr fanden Arbeitstreffen statt, in deren Zuge sich gezeigt hat, dass seitens der Strukton Railinfra wertvolle Inputs im Bereich der Kennzahlengenerierung im Hinblick auf Instandhaltungseffizienz und Infrastrukturverfügbarkeit geliefert werden können.

Diese Treffen fanden im Sinne eines internationalen Erfahrungsaustausches, der am europäischen Eisenbahnsektor schon über Jahrzehnte gepflegt wird, statt. Sinn ist es internationale „Benchmarks“ zur Optimierung von Ressourceneinsatz zu diskutieren.

**Fragen 2 und 3:**

Ist dies a) in Ihrem Auftrag, b) mit Ihrem Wissen erfolgt?

Was haben Ihnen Ihre Vertreter in den ÖBB-Gremien und Ihre Staatskommissäre im Zusammenhang mit der Auftragsanbahnung Richtung „Strukton Railinfra“ wann im einzelnen berichtet?

**Antwort:**

Wenn sich ein österreichisches Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) mit anderen europäischen EIU zu einem Erfahrungsaustausch treffen, so wie dies seit Jahrzehnten üblich ist, so bedarf das weder meiner Zustimmung noch meines Wissens. Vielmehr begrüße ich solche Harmonisierungsabstimmungen zwischen den Infrastrukturgesellschaften, da diese Bemühungen alle dem fernen Ziel dienen, die Eisenbahninfrastruktur in Europa interoperabel zu machen und somit die Effizienz der Eisenbahn zu steigern.

**Frage 4:**

Ist Ihnen bekannt, dass das erwähnte Unternehmen am bis heute nicht vernünftig betriebsfähigen „EU-Millionen-Grab“ Betuwe-Strecke federführend beteiligt war, und welche Konsequenzen ergeben sich aus dieser „Referenz“ für Sie im Hinblick auf das offenbar beabsichtigte Tätigwerden dieses Unternehmens in Österreich?

**Antwort:**

Die Betuwe-Strecke ist seit Anfang 2007 in Betrieb. Die niederländische Regierung steht voll hinter dem Projekt, da es den Hafen Rotterdam mit den Industriezentren Deutschlands verbindet. Eine kurzfristige Rendite ist bei solchen Strecken nicht zu erwarten, solche Vorhaben sind viel längerfristig zu betrachten. Verkehrspolitisch ist die Betuwe-Strecke von enormer Bedeutung, da die Verkehre im Hafen Rotterdam nunmehr direkt auf die Schiene verladen werden und nicht auf den LKW. Dadurch besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass die beförderte Ware auch auf der Schiene bleibt.

**Fragen 5 und 6:**

Welcher Mehrwert in der Sache wird von einem auf Flachlandstrecken spezialisierten Unternehmen zur Instandhaltung von topographisch überwiegend andersartig strukturierten Bahnstrecken wie dem Netz der ÖBB erwartet?

Welche konkreten Erfahrungen mit dem erwähnten Unternehmen – insbesondere auch in Österreich – gibt es bereits im Einsatz auf Strecken mit größeren Steigerungen bzw. Gefällen wie in Österreich weit verbreitet?

**Antwort:**

Zu diesen Fragen darf ich anmerken, dass die Strukton Railinfra europaweit agiert. So werden von diesem Unternehmen Instandhaltungsleistungen nicht nur in den Niederlanden, sondern beispielsweise auch in Schweden, Italien und der Schweiz erbracht.

**Frage 7:**

Ist Ihnen bekannt, ob Mitarbeiter von ÖBB-Teilfirmen bereits zu Detailgesprächen in die Niederlande geschickt wurden?

**Antwort:**

Wie mir die ÖBB berichtete, fanden in den letzten Jahren mehrere Termine je nach Erfordernis in Österreich, aber auch in den Niederlanden statt. So wurde z.B. im Jahr 2005 ein „Posse-Weichendiagnosesystem“ der Strukton Railinfra in Jenbach montiert. Dieses Pilotprojekt bedurfte eines entsprechenden Vorlaufes.

**Frage 8:**

Ist Ihnen bekannt, in wessen Auftrag diese Mitarbeiter in die Niederlande geschickt wurden und wie viel Geld diese Reisen gekostet haben.

**Antwort:**

Ich gehe davon aus, dass der Auftrag für die Teilnahme an solchen Gesprächen, wie im Wirtschaftsleben üblich, von den jeweiligen Geschäftsführungen der Infrastrukturgesellschaften erteilt wurde. Für die unternommenen Dienstreisen sind die üblichen Aufwendungen bzw. Vergütungen angefallen.

**Frage 9:**

Trifft es zu, dass im ÖBB-Konzern die Verantwortung für die Auftragsanbahnung Richtung „Strukton Railinfra“ bei einem ehemaligen Kabinettsmitarbeiter von BM Forstinger liegt?

**Antwort:**

Wie mir die ÖBB berichtete, besteht ein Kontakt zur Strukton Railinfra schon seit mehreren Jahren. Ob die Verantwortung für die Auftragsanbahnung Richtung „Strukton Railinfra“ bei einem ehemaligen Kabinettsmitarbeiter von BM a.D. Forstinger liegt, ist mir nicht bekannt. Aus diesen Kontakten entstanden gemeinsame Aktivitäten, wie z.B. das Pilotprojekt Posse Weichendiagnosesystem in Jenbach. In Diskussion waren auch Kooperationsmöglichkeiten im benachbarten Ausland.

**Fragen 10 und 11:**

Trifft es zu, dass die Vertretung von „Strukton-Railinfra“ in Österreich bei BM a.D. Forstinger liegt?

Falls ja, wie bewerten Sie die Optik dieser Vorgänge und welche Schritte werden Sie bis wann setzen, um eventuellen Schaden von den österreichischen SteuerzahlerInnen als EigentümerInnen der ÖBB abzuwenden?

**Antwort:**

Wie mir die ÖBB berichtete sind die Kontakte der ÖBB zu Strukton Railinfra unabhängig von Frau Bundesminister a.D. Forstinger entstanden und es besteht daher auch kein Zusammenhang mit einer Vertretung durch Frau BM a.D. Forstinger.

Unabhängig davon scheint es mir jedoch eine eigenartige Sichtweise, aus der Vertretung eines ausländischen Unternehmens in Österreich durch eine Österreicherin oder einen Österreicher, gleichgültig welche berufliche Laufbahn sie oder er in der Vergangenheit hatte, einen Schaden für den Steuerzahler abzuleiten.

**Frage 12:**

Falls ja: Wie sieht im Zusammenhang mit der Auftragsanbahnung Richtung „Strukton Railinfra“ die konkrete Geschäftsbeziehung zwischen der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG und BM a.D. Forstinger bzw. ihrem Unternehmen aus?

**Antwort:**

Wie mir die ÖBB berichtete, wurden seitens der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG keinerlei Zahlungen an Frau BM a.D. Forstinger geleistet. Es besteht kein wie immer geartetes Vertragsverhältnis mit der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG.

Zur Abgeltung der Aufwendungen und Spesen der Strukton Railinfra für gemeinsame Workshops etc. im Bereich Kennzahlenoptimierung bzw. Vergleich der Kennzahlensysteme existiert ein Vertrag. Die erforderlichen Organbeschlüsse wurden lt. Auskunft der ÖBB gefasst, die rechtlichen Rahmenbedingungen wurden eingehalten.

**Frage 13:**

Bestehen davon abgesehen andere Geschäftsbeziehungen zwischen Teilunternehmen der ÖBB und dem Unternehmen von BM a.D. Forstinger, wenn ja welche und mit welchem finanziellen und zeitlichen Umfang?

**Antwort:**

Wie mir die ÖBB berichtete, bestehen seitens des ÖBB-Konzerns keine Geschäftsbeziehungen zu dem Unternehmen von BM a.D. Forstinger.

Mit freundlichen Grüßen

Werner Faymann