

XXIII. GP.-NR

1343 /J

ANFRAGE

09. Juli 2007

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend mögliche ÖBB-Geschäfte mit einer Ihrer Amtsvorgängerinnen

Seit einiger Zeit wird seitens einiger maßgeblicher ÖBB-Vertreter, die laut Medienberichten dem BZÖ bzw. der SPÖ zugeordnet werden, versucht, Geschäftsabschlüsse mit einem Unternehmen herbeizuführen, das im Bereich Instandhaltung der ÖBB-Infrastruktur tätig und offenbar mit den ehemaligen Niederländischen Staatsbahnen verbunden ist.

Es stellt sich die Frage, was ein auf Flachlandstrecken spezialisiertes Unternehmen zur Instandhaltung von topographisch überwiegend andersartig strukturierten Bahnstrecken wie denen der ÖBB Zweckdienliches beitragen könnte.

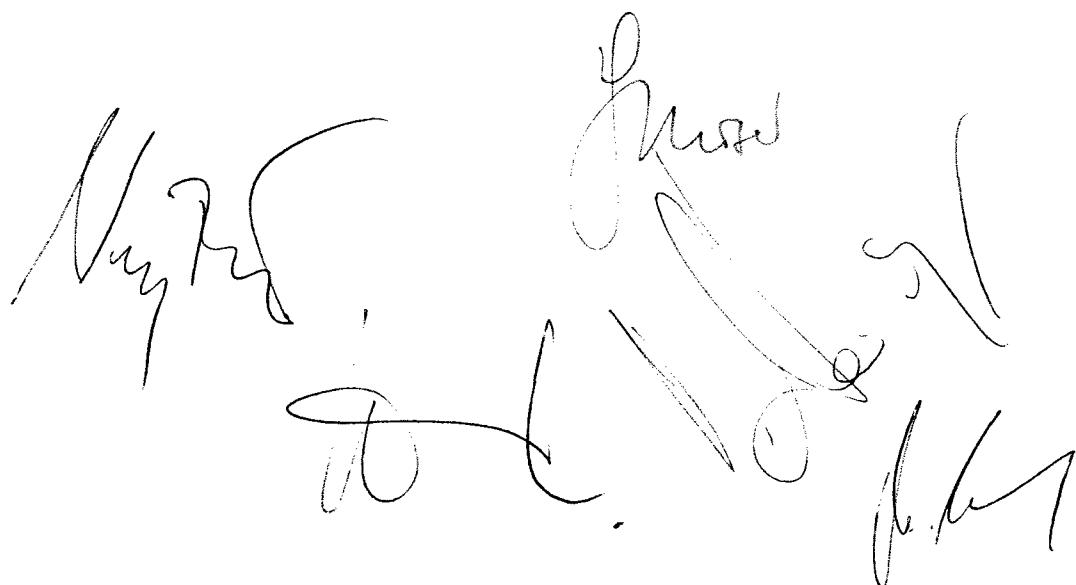
Möglicherweise geht es bei diesem Vorhaben aber auch weniger um Sachfragen als um persönliche Bezüge zwischen handelnden Personen auf beiden Seiten. Sowohl die inhaltliche Frage als auch mögliche personelle Zusammenhänge erscheinen in hohem Maß aufklärungsbedürftig.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Ist Ihnen bekannt, dass es seitens der ÖBB vehementen Bemühungen zur Anbahnung von Aufträgen für das Unternehmen „Strukton Railinfra“ im Hinblick auf Instandhaltungsaufgaben im Netz der ÖBB gibt?
2. Ist dies a) in Ihrem Auftrag, b) mit Ihrem Wissen erfolgt?
3. Was haben Ihnen Ihre Vertreter in den ÖBB-Gremien und Ihre Staatskommissäre im Zusammenhang mit der Auftragsanbahnung Richtung „Strukton Railinfra“ wann im einzelnen berichtet?
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?

5. 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?
6. Welche konkreten Erfahrungen mit dem erwähnten Unternehmen – insbesondere auch in Österreich – gibt es bereits im Einsatz auf Strecken mit größeren Steigungen bzw. Gefällen wie in Österreich weit verbreitet?
7. Ist Ihnen bekannt, ob Mitarbeiter von ÖBB-Teilfirmen bereits zu Detailgesprächen in die Niederlande geschickt wurden?
8. Ist Ihnen bekannt, in wessen Auftrag diese Mitarbeiter in die Niederlande geschickt wurden und wie viel Geld diese Reisen gekostet haben?
9. Trifft es zu, dass im ÖBB-Konzern die Verantwortung für die Auftragsanbahnung Richtung „Strukton Railinfra“ bei einem ehemaligen Kabinettsmitarbeiter von BM Forstinger liegt?
10. Trifft es zu, dass die Vertretung von „Strukton Railinfra“ in Österreich bei BM a.D. Forstinger liegt?
11. 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?
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?
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?

A large, handwritten signature in black ink, appearing to read "Michael Forstinger", is positioned at the bottom of the page. The signature is fluid and cursive, with a prominent 'M' at the beginning.