



DORIS BURES  
Bundesministerin  
für Verkehr, Innovation und Technologie

**XXIV. GP.-NR  
15175 /AB**

**05. Sep. 2013**

**zu 15487 /J**

GZ. BMVIT-10.000/0015-I/PR3/2013

DVR:0000175

An die  
Präsidentin des Nationalrats  
Mag.<sup>a</sup> Barbara PRAMMER  
Parlament  
1017 Wien

Wien, am 5. September 2013

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Bartenstein und KollegInnen haben am 5. Juli 2013 unter der Nr. 15487/J an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Versäumnisse der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie in Hinblick auf eine zukunftsorientierte Bahnpolitik gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 8:

- Was unternehmen Sie generell, um im Bereich der ÖBB Einsparungseffekte zu erzielen?
- Haben Sie eine Reduktion der Errichtungskosten (10% Einsparungsziel aus dem Regierungsübereinkommen) in Angriff genommen?

Durch klare Eigentümervorgaben an das Management sind sowohl die ÖBB Holding als auch die Teilbereiche dazu angehalten, wirtschaftlich positiv zu bilanzieren. Kostensenkungen sowohl im Personenverkehr als auch im Infrastrukturbereich wurden erreicht, indem Verkehrsdiensteverträge bzw. Zuschussverträge neu gestaltet und mit seitens der Vertragspartner zu erfüllenden Effizienzkriterien und Leistungsindikatoren versehen wurden.

Das 10% Einsparungsziel wurde umgesetzt. Von der ÖBB wurde ein Effizienzsteigerungsprogramm erarbeitet und die daraus resultierenden Einsparungen jeweils in den ÖBB-Rahmenplänen berücksichtigt.

Zu den Fragen 2 und 27:

- Welche Einsparungseffekte haben Sie durch wettbewerbliche Vergabe von Teilleistungen der vom Bund bestellten Verkehrsdienste erzielt?
- Warum haben Sie als zuständige Verkehrsministerin keine Gemeinwirtschaftlichen Leistungen ausgeschrieben?

Es wurden Rationalisierungsvorgaben sowie Mechanismen zur Effizienzsteigerung in den aktuellen Verkehrsdiensteverträgen implementiert, die bei der Festlegung der Abgeltungssumme entsprechend berücksichtigt wurden.

Sämtliche Anreizmechanismen zielen darauf ab, Effizienzsteigerungen in der Leistungserbringung bzw. Qualitätssteigerungen für Fahrgäste zu generieren.

Weiters möchte ich auf eine Studie der Wirtschaftsuniversität Wien im Auftrag des bmvit zum Thema „Ausschreibungen im europäischen SPNV – Was kann Österreich aus den Erfahrungen von Ausschreibungen in Europa lernen?“ hinweisen, welche wesentliche Erkenntnisse aus anderen Ländern aufzeigt und als Grundlage für nationale Vergaben ein profundes Gesamtkonzept liefern soll.

Zu den Fragen 3 und 4:

- Welche Einsparungseffekte wären durch eine Weiterentwicklung des Dienstrechts zu erreichen?
- Was haben Sie bisher unternommen, dass es zu der im Regierungsübereinkommen vorgesehenen Weiterentwicklung des Dienstrechts kommt?

Ich möchte grundsätzlich darauf hinweisen, dass die Weiterentwicklung des Dienstrechts zur Umsetzung einer betriebswirtschaftlich sinnvollen Personalpolitik, wie auch im Regierungsprogramm festgehalten, vor allem in die Verantwortung der Sozialpartner fällt.



### Zu den Fragen 5 bis 7:

- *Hinsichtlich § 2 Bundesbahn-Pensionsgesetz (Versetzung in den dauernden Ruhestand): Wie viele Personen sind jeweils in den Jahren 2009, 2010, 2011 und 2012 aufgegliedert nach den einzelnen Tatbeständen des § 2 in den dauernden Ruhestand versetzt worden?*
- *Warum haben Sie hinsichtlich des von Ihnen verkündeten Frühpensionsstopps keine dementsprechende Änderung des Bundesbahn-Pensionsgesetzes vorgelegt?*
- *Halten Sie den von Ihnen durch Eigentümerweisung erklärten Frühpensionsstopp für ausreichend, um dessen Umgehung durch ungerechtfertigte Inanspruchnahme einer Invaliditätspension zu vermeiden?*

Im Kontext meiner Vorgabe an das Management als Eigentümervertreterin, das tatsächliche Pensionsalter bei den ÖBB dem gesetzlichen Pensionsalter anzunähern bzw. ab 2012 keine organisationstechnischen Frühpensionierungen mehr durchzuführen, werden weitere budgetrelevante Einsparungen in der Höhe von 525 Mio. Euro ebenfalls bis 2016 realisiert.

In den Jahren 2009, 2010, 2011 und 2012 liegt die Anzahl der Pensionierungen weit unter der Anzahl der Pensionierungen der Jahre davor und weist 2012 den niedrigsten Wert aus.

ÖBB Ruhestandsversetzungen seit 2001:

	krankheits- bedingt	organisatorisch + § 2 (2) Z5	altersbedingt	gesamt	Veränderung zum Vorjahr
2001	1.098	71	317	1.486	
2002	975	96	315	1.386	-6,7%
2003	833	85	309	1.227	-11,5%
2004	965	703	439	2.107	+71,7%
<b>2001-2004</b>	<b>3.871</b>	<b>955</b>	<b>1.380</b>	<b>6.206</b>	
2005	1021	818	301	2.140	+1,6%
2006	946	1.921	104	2.971	+38,8%
2007	685	1.330	139	2.154	-27,5%

2008	908	1.180	50	2.138	-0,7%
<b>2005-2008</b>	<b>3.560</b>	<b>5.249</b>	<b>594</b>	<b>9.403</b>	<b>+51,5%<sup>1</sup></b>
2009	560	1.253	65	1.878	-12,2%
2010	420	719	35	1.174	-37,5%
2011	288	618	37	943	-19,7%
2012	421	0	44	465	-50,7%
<b>2009-2012</b>	<b>1.689</b>	<b>2.590</b>	<b>181</b>	<b>4.460</b>	<b>-52,6%<sup>2</sup></b>

Zu den Fragen 9 bis 12:

- Zu welchem Ergebnis haben Ihre Gespräche mit den Ländern, Gemeinden und Verkehrsverbünden über die Möglichkeit eines gemeinsamen Projekts „Österreich Ticket“ geführt?
- Wurde wie im Februar 2009 im Verkehrsausschuss angekündigt eine Projektgruppe zum Österreich-Ticket eingesetzt?
- Wer war in dieser Projektgruppe vertreten?
- Hat diese Projektgruppe ein abschließendes Ergebnis erzielt?

Zur Einführung eines Österreich Tickets (Generalabo) wurde eine Projektgruppe eingerichtet, die in den Jahren 2008 und 2009 tagte. In dieser Projektgruppe waren unter Federführung der ÖBB-PV AG auch Vertreter des bmvit, der Wirtschaftskammer Österreich, der Verkehrsverbünde und der Verkehrsunternehmen eingebunden.

Die Projektgruppe kam zu dem Ergebnis, dass der erzielbare Nutzen die Kosten nicht rechtfertigen würde.

Derzeit werden jedoch, auf Basis eines Beschlusses der Landesverkehrsreferentenkonferenz unter Beteiligung des bmvit die Möglichkeiten zur Einführung einer Rabattkarte im ÖV als Alternative zum Generalabo untersucht.

<sup>1</sup> Veränderung zum Vergleichszeitraum 2001-2004

<sup>2</sup> Veränderung zum Vergleichszeitraum 2005-2008



#### Zu den Fragen 13 bis 15:

- Welche Aktivitäten haben Sie für eine Reform des Nahverkehrs gesetzt?
- Haben Sie Arbeitskreise für die ÖPNV Reform eingesetzt?
- Wenn ja, wer war in diesen vertreten?

Durch den Abschluss der Verkehrsdienvsteverträge mit den Schienenbahnen konnte ein wesentlicher Schritt zur Nahverkehrsreform bereits umgesetzt werden. Durch die Bestellung des Grundangebots gemäß § 7 ÖPNRV-G durch den Bund konnte langfristig die Finanzierung von rd. 85 Prozent des gesamten Schienenverkehrsangebots sichergestellt werden.

Neben angebotsseitigen Maßnahmen wurden hinsichtlich der Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs die Forderungen des Regierungsprogrammes nach EU-Konformität, Transparenz und Leistungsorientierung auf Basis einer klaren Kompetenzabgrenzung zwischen Bund, Ländern und Gemeinden umgesetzt.

Weiters darf ich darauf hinweisen, dass auf meine Initiative insbesondere im Rahmen der Landesverkehrsreferentenkonferenz 2012 in Graz die Basis für eine gemeinsame Vorgehensweise bei der Organisation von Mobilität geschaffen wurde. So wird im Rahmen einer Arbeitsgruppe unter dem Vorsitz von Salzburg unabhängig von historisch gewachsenen Strukturen, das ÖV-Angebot in Österreich evaluiert und Optimierungsvorschläge entwickelt. Erste Teilergebnisse dieser Plattform wurden bei der Landesverkehrsreferentenkonferenz 2013 in Linz vorgestellt und gleichzeitig die Fortsetzung der Arbeiten beschlossen.

#### Zu Frage 16:

- Sind Sie bereit, künftig zentrale Pläne Ihres Ressorts, wie etwa Rahmenplan ÖBB, Rahmenplan ASFINAG oder etwa auch Gesamtverkehrsplan als Bericht dem Nationalrat zur Beratung im zuständigen Verkehrsausschuss zu übermitteln?

Was die Finanzierung des hochrangigen Straßen- und Schienennetzes betrifft ist mir eine hohe Transparenz wichtig – ich darf darauf verweisen, dass die Projekte des ÖBB-Rahmenplans und des ASFINAG-Bauprogramms auf der Website des BMVIT jährlich veröffentlicht werden. Was den Gesamtverkehrsplan betrifft, so wurde dieser von mir Ende 2012 öffentlich vorgestellt und ist ebenfalls zur Gänze auf der Webseite des bmvit abrufbar.

Zu den Fragen 17 bis 19:

- Stimmen Sie Ihre Positionen und ihr Stimmverhalten vor dem jeweiligen EU-Verkehrsministerrat innerhalb der Bundesregierung ab?
- Wenn Nein, warum nicht?
- Wenn Nein, sind sie dennoch der Ansicht, dass Sie die Position Österreichs vertreten können?

Zu den Sitzungen des EU-Verkehrsministerrates (Ratsformation „TTE/Transport, Telecommunication and Energy“) findet stets vor dem jeweiligen Treffen in Brüssel oder Luxemburg eine Sitzung mit Vertreter/innen aller Bundesministerien, der Interessensvertretungen, des Städte- und Gemeindebundes und der Verbindungsstelle der Bundesländer statt, in welcher die in die Zuständigkeit meines Ressorts fallenden Themenbereiche Verkehr und Telekommunikation ausführlich diskutiert werden.

Darüber hinaus darf auf die wöchentlich jeden Montag im BMiA stattfindenden interministeriellen Sitzungen hingewiesen werden, in welchen die österreichische Positionen für die an die Ständige Vertretung Österreichs bei der EU ergehende Weisung für das wöchentlich in Brüssel tagende Gremium der stellvertretenden Ständigen Vertreter bei der EU, dem sog. „COREPER“, erarbeitet und festgelegt werden. In deren Rahmen werden ebenfalls alle Dossiers besprochen, die auf den Tagesordnungen der TTE-Räte stehen.

Zu den Fragen 20, 24, 25 und 26:

- Was unternehmen Sie, um mehr Qualität und Service im Bahnverkehr durch mehr Anbieter zu erreichen?
- Was unternehmen Sie als Eigentümervertreterin der ÖBB, um dem Trend Rückzug der RCA als Güterverkehrsparte der ÖBB aus Kerngeschäftsbereichen entgegenzuwirken?
- Mit welchen konkreten Maßnahmen werden Sie gegensteuern, um die für den Wirtschaftsstandort Österreich wichtige Flächenbedienung im Schienengüterverkehr weitgehend aufrecht zu erhalten?
- Wie stellen Sie Investitionssicherheit bei Anschlussbahnen sicher?

In Österreich besteht ein weitgehend liberalisierter Zugang zur Schieneninfrastruktur. Österreich hat bereits frühzeitig den „open access“ durchgesetzt und übernahm diesbezüglich eine Vorreiterrolle innerhalb der Europäischen Union. Zudem wurde die „cross acceptance“ in Zusammenhang mit der Zulassung von Wagenmaterial umgesetzt.



Das von der RCA zur Verfügung gestellte Angebot an Güterverkehrsleistungen macht das Unternehmen einerseits zu einem langjährigen und zuverlässigen Logistikpartner für die österreichische Wirtschaft und führt andererseits zu einem Modal Split Schiene/Straße, der im europäischen Vergleich mit 32 Prozent im Spitzenfeld liegt (EU Schnitt liegt nur bei 16 Prozent). Die österreichische Wirtschaft profitiert dabei von einem, vor allem bei Inlandstransporten, sehr vorteilhaften Preis-/Leistungsverhältnis und einem ausgesprochen flächendeckenden Schienennetz.

Gleichzeitig darf in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen werden, dass die RCA als ein am Markt tätiges Güterverkehrsunternehmen ergebnisorientiert nach wirtschaftlichen Kriterien agieren muss.

Die ÖBB fahren aktuell deutlich über 400 Bedienstellen an (März 2013: 434) und verfügen damit über rund 17 Bedienstellen pro 100 km Netzlänge. Im internationalen Vergleich liegt Österreich damit unangefochten vor der Schweiz mit rund 10 Bedienstellen, Deutschland mit 4,5 Bedienstellen sowie Italien und Frankreich mit weniger als einer Bedienstelle pro 100 km Netzlänge. Mit insgesamt 584 Bedienstellen (inkl. private EVUs) unterhält Österreich im europäischen Vergleich über eines der dichtesten Bedienraster überhaupt und stellt so die für den Wirtschaftsstandort Österreich wichtige Flächenbedienung im Schienengüterverkehr sicher.

Was Fördermaßnahmen zugunsten der Flächenbedienung betrifft, so darf ich neben dem europaweit vorbildlichen Programm zur Förderung der Anschlussbahnen auf das neue von der Europäischen Kommission genehmigte Beihilfeprogramm für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen in bestimmten Produktionsformen in Österreich hinweisen. Gefördert werden neben dem Kombinierten Verkehr der nationale und der grenzüberschreitende Einzelwagenverkehr, wobei die Fördersätze so differenziert sind, dass sie für den nationalen Verkehr höher sind als für den grenzüberschreitenden Einzelwagenverkehr. Somit sind bereits Änderungen zur besonderen Unterstützung der Flächenbedienung im Schienengüterverkehr erfolgt. Das Programm zur Förderung der Anschlussbahnen wird fortgesetzt und die künftige finanzielle Bedeckung für förderfähige Projekte ist sichergestellt.

### Zu Frage 21:

- Was unternehmen Sie, um Regionalbahnen als lokalen Lebensfaktor zu erhalten?

Die Forderung nach einem möglichst flächendeckenden Schienenverkehr, sowohl im Personenverkehrs- als auch im Güterverkehrsbereich, ist wesentlicher Bestandteil des Gesamtverkehrsplans. Seitens des bmvit wurde daher ein Regionalbahnkonzept erstellt, das auf die spezifisch regionalen Bedürfnisse Rücksicht nimmt. Es ist mein Anliegen, dass auf Grundlage dieses Konzeptes gemeinsam mit den regionalen Gebietskörperschaften eine optimale Bewirtschaftung der Regionalbahnen festgelegt wird. Im Rahmen des Privatbahngesetzes können diesbezügliche Infrastrukturinvestitionen in das regionale Schienennetz zu 50 Prozent bezuschusst werden. Als positive Beispiele dieser offensiven Politik seien die Pinzgaubahn in Salzburg und die Mariazellerbahn in Niederösterreich erwähnt.

Dass sich das bmvit zu einem flächendeckenden Schienenverkehrsangebot bekennt, wird auch klar dadurch dokumentiert, dass der Bund über die gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Personenverkehr (Verkehrsdiensteverträge) auch auf regionalen Strecken sowohl der ÖBB als auch der Privatbahnen ein Grundangebot an Verkehrsleistungen bestellt.

### Zu den Fragen 22 und 23:

- Sind die in der Bahnreform 2009 festgelegten Gesellschaften „Baudienstleistungs GmbH“ und „Neu- und Ausbaumanagement Ges.“ bereits eingerichtet worden?
- Wenn Nein, warum nicht?

Durch die Bundesbahnreform 2009 (BGBl. I Nr. 95/2009) wurden die durch die Bundesbahnreform 2003 (Bundesbahnstrukturgesetz 2003, BGBl. I Nr. 138/2003) mit der Errichtung von zwei Infrastrukturgesellschaften verursachte Fehlentwicklung korrigiert. In diesem Zusammenhang wurden die ÖBB-Infrastruktur Bau AG und die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG verschmolzen und damit die Verantwortung für Instandhaltung und Reinvestition wieder in eine Hand zusammengeführt. Damit wurde mit der ÖBB-Infrastruktur AG ein zentraler Anlageverantwortlicher geschaffen, was für die Kosteneffizienz und nachhaltige Qualität des österreichischen Schienennetzes von zentraler Bedeutung ist.



### Zu den Fragen 28 bis 32:

- Sind Sie der Ansicht von Generaldirektor Kern, dass die ÖBB Gewinne schreiben?
- Welche Asset Verschiebungen zwischen den Gesellschaften (vor allem RCA AG/ Infrastruktur AG- siehe Standard Artikel vom 26.4.2013) wurden in der Bilanz 2012 vorgenommen?
- Wie erklären Sie, dass die Zahlungen des Bundes an die ÖBB 2012 um € 139 Millionen gestiegen sind, während der Umsatz lediglich um € 19 Millionen gesteigert werden konnte?
- 2011 schrieb die Bahn rund €300 Millionen Verlust (neben Zuschüssen und Haftungen) und dies trotz Subventionen von über €4,8 Mrd. und Haftungsübernahmen von rd € 2 Mrd. – wurden in der Bilanz 2011 auf Ihre Anweisung hin bereits Vorsorgen für die Wahljahrbilanz 2012 getroffen?
- Warum sind die Personalkosten 2012 um 38 Millionen € gestiegen, obwohl rund 1000 Mitarbeiter weniger beschäftigt wurden? Müssen wir das beantworten

Die von den Wirtschaftsprüfern gemäß IFRS testierte Bilanz weist einen Gewinn auf, der dem Geschäftsbericht zu entnehmen ist. Im Geschäftsjahr 2012 kam es zu keinen Asset-Verschiebungen zwischen den Schwestergesellschaften RCA AG und Infrastruktur AG, damit ist im Jahresabschluss keine ausgewiesen. Insgesamt bilanzierten 2012 alle Teilkonzerne positiv (EBT PV: EUR 41,5 Mio. Euro, EBT RCA: EUR 29 Mio. Euro, EBT INFRA: EUR 8,8 Mio. Euro). Die Aktiengesellschaft als Rechtsform der ÖBB schließt eine Einflussnahme des Eigentümers auf das operative Geschäft und den Bilanzierungsprozess aus.

Die angesprochene Divergenz zwischen Zahlungen des Bundes und Umsatz ist auf das vom Gesetzgeber vorgegebene Finanzierungssystem für die ÖBB InfrastrukturAG zurückzuführen.

Die Leistungsbestellungen bei der ÖBB (Infrastruktur, Güter- und Personenverkehr) betrug 2011 rd. 2,1 Mrd. Euro.

Der Anstieg der Personalkosten ist laut Auskunft der ÖBB neben den Kollektivvertragserhöhungen, vor allem auf die Änderung der Parameter für Sozialkapitalrückstellungen zurückzuführen. Dabei definiert die Kammer der Wirtschaftstreuhänder den Zinssatz, mit dem die Rückstellungen diskontiert werden müssen, was den ÖBB im Jahr 2012 einen einmaligen zusätzlichen Aufwand von 56,7 Mio. Euro verursacht hat.