

**XXIV. GP.-NR
4524 /J**

18. Feb. 2010

Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Ferdinand Maier
Kolleginnen und Kollegen**

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

**betreffend „Können Sie und Ihre Aufsichtsräte vor der schwersten Unternehmenskrise
der ÖBB noch die Notbremse ziehen?“**

Der Notfallpatient ÖBB steuert auf seine schwerste Unternehmenskrise zu. Blumenexpress-Engagement und Schmalspur-Mentalität scheinen sich breit zu machen in Zeiten, in denen durch die Bedrohungen aus

- Wirtschaftskrise,
- Cross Border Leasings und
- Abwertung nach den internationalen Buchhaltungsvorschriften IFRS

nun rasch Maßnahmen ergriffen werden müssten.

Gleichzeitig steigen bis 2013 die Zuschüsse des Staates an die Bundesbahnen auf 6.534 Mio. Euro im Jahr an (Bauleistungen und Betrieb der ÖBB ((Gesetzliche Verpflichtungen, Kosten für Eisenbahninfrastruktur und Gemeinwirtschaftliche Leistungen); Pensionsleistungen für Eisenbahnbedienstete; Bundeshaftung)). Schätzungen zufolge haben die ÖBB 2009 von der Republik Österreich eine Rekordsumme an Zuschüssen – inklusive der 2,8 Milliarden Euro schweren Haftungen für Kredite – in Höhe von 6,953 Mio. Euro erhalten. Diese Rekordsumme, die 10% unseres Bundesbudgets entspricht, macht ein Vielfaches dessen aus, was wir für Schulen, Universitäten oder Landesverteidigung ausgeben. Daraus resultiert der klare Auftrag nach Beachtung der Sorgfaltspflicht an den Eigentümervertreter BMVIT. Diese staatlichen Zuschüsse werden weiter ansteigen, sodass jeder Steuerzahler bereits € 2500 pro Jahr für das System ÖBB bezahlt, ohne auch nur ein Ticket gelöst zu haben!

Bisher hat zu einem guten Teil die Krankendatenaffäre die bevorstehende schwerste Unternehmenskrise überschattet. Daher ist es jetzt an der Zeit, jene Maßnahmen umzusetzen, für die der Gesetzgeber bereits die erforderlichen Rahmenbedingungen geschaffen hat, wie

etwa die Hebung der Synergieeffekte aus der Zusammenlegung der beiden Infrastrukturgesellschaften (angekündigt waren Einsparungen in der Höhe von 20 Mio. € durch integriertes Anlagenmanagement und Wegfall von Schnittstellen) oder die Verschubreform in ÖBB-Produktion GmbH (Einsparungspotential rund 40 Mio. €) oder die Optimierung der Baudienstleistungen (Einsparungspotential: rund 30 Mio. €) und das Regierungsübereinkommen umzusetzen.

Ein weiterer wichtiger Themenbereich ist die Flexibilisierung des Personaleinsatzes im ÖBB-Dienstrecht. Allein auf Grundlage ÖBB-interner Vereinbarungen (Zustimmung des Konzernbetriebsrats erforderlich) wären erhebliche Einsparungspotentiale zu heben. In den Erläuterungen zum BBSG 2003 war von einem jährlichen Einsparungspotential idHv € 660 Millionen bei den Personalkosten und zusätzlichen € 107 Millionen jährlich durch ein neues Dienstrecht die Rede, das die ÖBB bis zum Jahr 2010 erreichen müssten. Laut Rechnungshofbericht (Reihe Bund 2009/1) wurde dieses Einsparungspotential bei weitem verfehlt. Im Gegenteil: zwischen 2005 und 2010 stiegen die Personalkosten, trotz sinkender Mitarbeiterzahlen, laut Rechnungshof sogar an.

Neben dem Ansatz der Effizienzsteigerung des ÖBB-Systems ist auch die Frage zu stellen, wo und in welcher Form abhängig von der entsprechenden Verkehrsnachfrage ein Schienenverkehrsangebot ökologisch und ökonomisch sinnvoll ist. Als Grundlage für den nächsten ÖBB-Rahmenplan soll das Zielnetz 2025 behandelt werden.

Während bei der ÖBB in § 2 (2) Bundesbahnpensionsgesetz sechs Varianten der Ruhestandsversetzung zur Verfügung stehen (u.a. Bedarfsmangelpensionierung, Pensionierung nach einjährigem Krankenjahr, zeitlicher Ruhestand), stehen bei den Postunternehmungen, wie in allen anderen Bereichen mit öffentlich-rechtlich Bediensteten der Republik Österreich den jeweiligen Dienstbehörden nur die drei Varianten der §§ 13, 14 und 15 BDG zur Verfügung. Eine Harmonisierung scheint aus budgetären Gründen angezeigt.

Durch legistische Einschränkung (Zuständigkeit BKA und BMVIT) dieser Möglichkeiten im Bereich von Ruhestandsversetzungen der ÖBB sollte es laut Experten möglich sein, ein Einsparungsziel von 2% des jährlichen Pensionsaufwandes zu erzielen. Dies ergäbe im Zeitraum 2010 bis 2013 ein Einsparungspotential in der Höhe von € 174 Millionen.

Der Rechnungshof kritisiert die Regelung des „Nebengebührendurchschnittssatzes“ (Reihe Bund 2009/1), wonach 10% und später sogar 15% als Durchschnittssatz sowohl für die Höhe des Pensionsbeitrages, als auch für die Höhe des späteren Ruhebezuges maßgeblich sind. Das führt zu Zusatzkosten für den Bund von mindestens € 1,2 Milliarden. Der Rechnungshof hält sogar mehr als € 2 Milliarden für wahrscheinlich.

Im April 2004 haben sich ÖBB-Management und Belegschaftsvertreter auf ein neues Dienstrecht geeinigt. Vorausgegangen war der Auftrag der Bundesregierung an einen Experten, ein neues ÖBB-Dienstrecht - mit der „ersatzlosen Abschaffung“ aller Sonderrechte der Eisenbahner - auszuarbeiten. Die in seinem Vorschlag enthaltenen sieben Einzelmaßnahmen hätten ein Einsparungspotential von € 160 bis 195 Millionen jährlich gebracht. Nach den Verhandlungen zwischen ÖBB-Holding Vorstand und Belegschaftsvertretern blieben 4 Maßnahmen ((Struktureffekte (Biennalsprünge); Entgeltfortzahlung im Krankheitsfall; Entlassung (Auflockerung Einstimmigkeitsprinzip) sowie Urlaubsregelung und Arbeitszeit)) mit einem angeblichen Effekt von € 92 bis 109 Millionen jährlich übrig. Die tatsächlichen Einsparungen aus diesen Vereinbarungen wurden bislang nicht dargestellt. Laut Rechnungshof hat die Einigung im Jahr 2004 sogar zu Verteuerungen für den Dienstgeber, also das Unternehmen ÖBB, geführt.

Nach einem Bericht der "Kronen Zeitung" vom 25.01.2010 unter dem Titel „Auch Meinl erhält ein Stück vom Kuchen - ÖBB zahlen Millionen für ihre Speisepläne“ wird berichtet, dass das Ess-Service für die gehobene Railjet-Klasse gleich 40 Millionen Euro kostet. Laut einem aktuellen "Fahrgast"-Magazin zahlt die Bahn in vier Jahren 40 Millionen Euro an Julius Meinl nur für Menüvorschläge. Laut ÖBB umfasse das Gesamtpaket angeblich mehr: Logistikdienstleistungen, Müllbeseitigung, „ein bisschen Service und Abrechnungen“. Das um umgerechnet 548 Million Schilling nur für den Railjet erscheint den unterfertigten Abgeordneten dennoch eindeutig zu großzügig vereinbart.

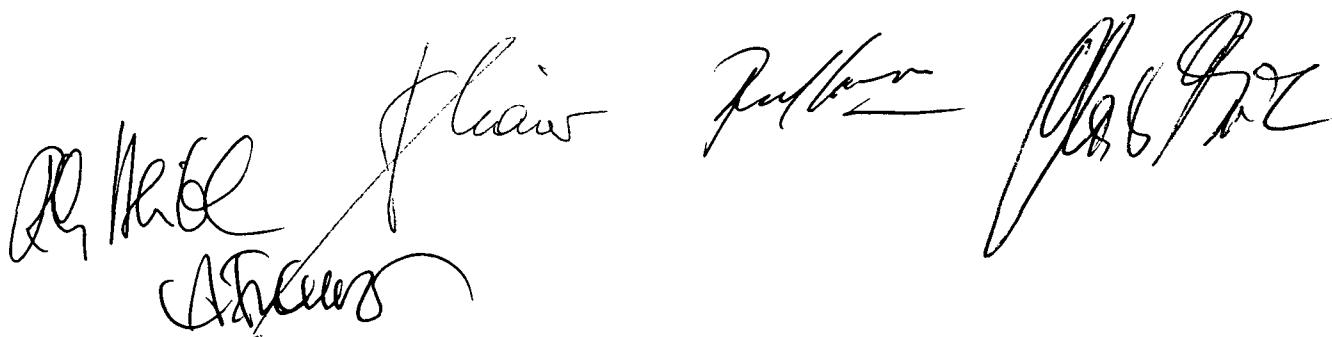
Daher stellen die unterfertigten Abgeordneten an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage:

1. Wie stellt sich der Umsetzungsstand der für die ÖBB relevanten Inhalte des Regierungsprogramms, für welche das BMVIT verantwortlich ist, generell dar?
2. Wie stellt sich der Umsetzungsstand der für die ÖBB relevanten Inhalte des Regierungsprogramms, für welche das BMVIT verantwortlich ist dar, insbesondere bei
 - a) Zusammenlegung der beiden Infrastrukturgesellschaften?
 - b) Verschubreform in der ÖBB-Produktion GmbH?
 - c) Optimierung der Baudienstleistungen?
3. Wann werden die Einsparungen gemäß Frage 2a) in welcher Höhe realisiert?
4. Wann werden die Einsparungen gemäß Frage 2b) in welcher Höhe realisiert?
5. Wann werden die Einsparungen gemäß Frage 2c) in welcher Höhe realisiert?
6. Welche Einsparungspotentiale im ÖBB-Dienstrecht werden von Ihnen in Angriff genommen?
7. Wird ein konzernexterne Einsatz von ÖBB-Mitarbeitern in anderen Bereichen (auch außerhalb des Konzerns, wie zB auch bei Postbediensteten, die bei der Polizei arbeiten) angedacht?
8. Wann wird das Zielnetz 2025 vorgelegt?
9. Welche Erwartungen haben Sie an das Zielnetz 2025?
10. Sind darin Streckeneinstellungen vorgesehen?
11. Wenn ja, welche Konzepte liegen für einen Alternativverkehr per Bus, Anrufsammler, LKW etc. vor?
12. Wird die in der Begründung skizzierte Einschränkung der Varianten der Ruhestandsversetzung von Ihnen unterstützt?
13. Wenn ja, wie weit stehen die Vorbereitungen für eine legistische Umsetzung?
14. Wenn nein, warum nicht?
15. Wenn nein, welche Alternativen schlagen Sie vor?
16. Wie beurteilen Sie den Vorschlag einer gesetzlichen Änderung betreffend den Nebengebührendurchschnittsatz, der die tatsächlichen Leistungen berücksichtigt und nicht den derzeitigen fiktiven Durchschnittsatz, unterstützt?

17. Wurde der Einsparungseffekt des in der Begründung beschriebenen neuen ÖBB-Dienstrechts realisiert?
18. Welche Maßnahmen setzen Sie hinsichtlich der überdurchschnittlichen finanziellen Belastungen der ÖBB im Personalbereich
 - a) generell?
 - b) insbesondere Ruhestandsversetzungen?
 - c) ÖBB-Pensionen?
 - d) Pensionsantrittsalter?
19. Welche Maßnahmen setzen Sie, um die ÖBB aus der bevorstehenden schwersten Unternehmenskrise zu befreien?
20. Bis wann wird das Einsparungspotential bei den ÖBB-Personalkosten idHv € 660 Millionen jährlich, das im BBSG 2003 festgehalten ist, realisiert?
21. Welche Maßnahmen setzen Sie in den ÖBB hinsichtlich
 - a) Wirtschaftskrise,
 - b) Cross Border Leasings und
 - c) Abwertung nach den internationalen Buchhaltungsvorschriften IFRS?
22. Wie wird mit den unter Ihnen als Eigentümervertreterin eingetretenen Realverlusten aus den CDO-Verträgen von rd. 300 Mio. Euro umgegangen bzw. wie wirkt sich diese auf die Liquidität aus?
23. Wie bewerten Sie die hohen staatlichen Zuschüsse für die ÖBB vor allem in Relation zu den Bildungsausgaben des Budgets?
24. Welche Maßnahmen setzen Sie, um die Kostenexplosion bei den Zuschüssen in den Griff zu bekommen?
25. Was unternehmen Sie gegen den rasant wachsenden Schuldenstand der ÖBB?
26. Welche Schlüsse ziehen Sie aus dem Berger-Gutachten?
27. Welche Maßnahmen setzen Sie, um den Missstand zu beseitigen, dass ÖBB-Gesellschaften auf Kosten anderer ÖBB-Gesellschaften ihr Ergebnis schönen?
28. Werden Sie dafür Sorge tragen, dass betreffend IFRS rasch eine entsprechende Neustrukturierung des Anlagevermögens erfolgt?
29. Wird das Zugmaterial der Traktion an Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria übertragen werden?
30. Wann wird betreffend Verschub der klare Auftrag des neuen Bundesbahngesetzes, die Verschubleistung wettbewerbsneutral von der Infrastruktur in die Traktion zu überstellen, erfüllt werden?

31. Sollte die ÖBB angesichts dieser Probleme in der Unternehmensführung und –kultur nicht besser der ÖIAG unterstellt werden, um endlich die parteipolitische Einflussnahme abzustellen?
32. Wie weit sind Sie mit der Überprüfung von eigenkapitalstärkenden Maßnahmen und strategischen Partnerschaften für ÖBB-Gesellschaften, wie im Regierungsprogramm festgeschrieben?
33. Welche Auswirkungen hat die Unternehmenskrise der ÖBB für das Bahnnetz, insbesondere die Nebenbahnen?
34. Wie beurteilen Sie den Inhalt des am 23.9.2009 im Falter veröffentlichten Berichts im Fall ÖBB, wonach für einen Gutachter Frühpensionierungsgutachten nicht nachvollziehbar waren (Die Justiz setzte einen Gerichtsmediziner ein. Stichprobenartig überprüfte er 45 Gutachten, die zu den Frühpensionierungen führten. Er stellte fest, dass in mehr als der Hälfte der untersuchten Fälle "von einer geringen Wahrscheinlichkeit" und in einem Viertel der Fälle von einer "mittleren Wahrscheinlichkeit einer richtigen Beurteilung" auszugehen sei.)?
35. Wie viele Gespräche zur im Regierungsprogramm vorgesehenen Weiterentwicklung des Dienstrechts haben Sie mit den Sozialpartnern bereits geführt?
36. Wann werden Sie dieses Vorhaben zum positiven Abschluss bringen?
37. Welche Leistungen umfasst das „40 Millionen Euro Menü“ von Julius Meinl für die ÖBB?
38. Können Sie als zuständiges Ressortmitglied und Ihre Aufsichtsräte nach der ÖBB-Krankendatenaffäre und vor der schwersten Unternehmenskrise der ÖBB noch die Notbremse ziehen?



Handwritten signatures of four people, likely the respondents to the questions listed above. The signatures are: Rainer (top left), Klaus (top center), Pöhl (top right), and Schell (bottom left).