

XXIV. GP.-NR

8717 /J

- 8. Juni 2011**ANFRAGE**

der Abgeordneten Mag. Josef Auer, Mag. Rosa Lohfeyer
und GenossInnen

an die Bundesministerin für Finanzen

betreffend ÖBB-Privatisierungspläne oder „Ausverkauf der besten Kühe im Stall!“

Laut den aktuellen Medienberichten nehmen die Privatisierungspläne von Bundesministerin für Finanzen Dr. Maria Fekter konkrete Formen an, insbesondere bezüglich der ÖBB.

Dazu sei angemerkt, dass der sich in Europa überwiegend in öffentlicher Hand befindliche Schienenverkehr sehr gut funktionierende Netze aufweist, die von Innovationen geprägt sind. In England wurde die British Rail 1997 zerschlagen. Die Folge war, dass zahlreiche Betreibergesellschaften einzelne Strecken bedienten. Schienennetze, Signalanlagen, Stellwerke und Bahnhöfe wurden von einer Firma, die an die Börse ging, übernommen. Viele Aufgaben wurden schließlich von Subunternehmen, deren Arbeitskräften das notwendige „Know-How“ fehlte, durchgeführt.

Private Investoren schöpften in den ersten Jahren enorme Gewinne ab, während der Zustand des „Unternehmens Bahn“, der Infrastruktur und des Schienennetzes immer schlechter wurde. Die Schulden von Railtrack wuchsen. Der Staat zahlte in fünf Jahren an die privatisierten Bahnbetreiber bedeutend höhere Summen als je zuvor in einem vergleichbaren Zeitabschnitt an British Rail bezahlt worden waren. Streiks, Verspätungen, Zugunfälle und nicht funktionierende Kommunikation zwischen den vielen Konzessionsnehmern brachten die Bahn in England in Verruf. Railtrack musste erneut verstaatlicht werden und heißt heute „Network Rail“. Die Schulden übernahmen die SteuerzahlerInnen, die AktionärInnen wurden entschädigt. Zurückgeblieben ist trotz der Übernahme der britischen Bahn durch die staatliche „Network Rail“ ein fragmentierter und uneinheitlicher Schienenverkehr, der kaum in optimaler Weise koordiniert werden kann.

Auch in Österreich gab es Privatisierungen von staatlichen Unternehmen wie z. B. AUSTRIA TABAK, SEMPERIT, BUWOG, AUA, etc. All diese Unternehmen standen für etablierte österreichische Marken. Neben Stabilität bedeuteten sie für zahlreiche Menschen vor allem sichere Arbeitsplätze bei einem funktionierenden heimischen Unternehmen, die nach den Privatisierungen unwiederbringlich verloren gegangen sind!

Nun ist den Medien zu entnehmen, dass es nach Ihren Plänen zu weiteren Privatisierungen von österreichischen Unternehmen kommen soll, durch welche –wie bisher gezeigt - wieder der Verlust von "Know-How", Wertschöpfung und Arbeitsplätzen zu erwarten sein wird. Aus diesem Grund stellen unterzeichnete Abgeordnete an die Bundesministerin für Finanzen folgende

Anfrage:

1. Wie sehen Ihrerseits die konkreten Privatisierungspläne für die Österreichischen Bundesbahnen im Detail aus?
 - a. Seit wann werden bereits mit potentiellen KäuferInnen Verhandlungen geführt, die ein Unternehmen wie die Österreichischen Bundesbahnen oder Teile der ÖBB kaufen sollen?

- b. Welche Firmen bzw. Privatpersonen sind für Sie konkrete potentielle KäuferInnen bzw. kommen in Frage?
- c. Bis zu welchem Zeitpunkt soll Ihres Erachtens die Österreichische Bundesbahn in privater Hand bzw. privaten Händen sein?
- d. Zahlreiche, voneinander unabhängige Betreibergesellschaften können durch eine Privatisierung zusätzlich entstehen. Inwiefern können Sie sicherstellen, dass im Falle einer Privatisierung die Betreibergesellschaften so koordiniert werden, dass das Bahnnetz innerhalb Österreichs und als Teil des Europäischen Bahnnetzes trotzdem lückenlos, sicher und kundenfreundlich auch abseits der lukrativen Haupttrouten funktioniert?
 - i. Wer wird Ihren Privatisierungsplänen entsprechend die notwendige "Kommunikationszentrale" zur Koordination der unterschiedlichsten Betreibergesellschaften übernehmen und wer wird Ihrer Ansicht nach dafür die Kosten tragen?
- e. Wie können Sie garantieren, dass das Bahnnetz auch nach einer Privatisierung umfassend technisch funktionstüchtig bleibt und die Sicherheit von KundInnen und MitarbeiterInnen gewährleistet ist?
- f. Inwiefern ist in Ihren Gewinnberechnungen durch die Privatisierung berücksichtigt, dass das Teure an der ÖBB die Infrastruktur ist und diese ohnehin „beim Staat“ bleiben soll?
- g. Inwiefern werden im Zuge Ihrer Privatisierungspläne die ArbeitnehmerInnen der ÖBB (sind durch die Fachausbildungen auf die Österreichischen Bundesbahnen spezialisiert und stehen mit diesem Wissen u.a. für ein funktionierendes Schienennetz, Sicherheit und Kundenfreundlichkeit) auch weiterhin in dieser Branche ihr Wissen umsetzen können und nicht durch Arbeitskräfte ersetzt, die aus rein kurzfristigen, wirtschaftlichen Gründen mit dem fehlenden "Know-How" aufgrund einer günstigeren Entlohnung herangezogen werden?
- h. Wie hoch soll der von Ihnen erwartete Erlös aus dem Verkauf der ÖBB für die Staatskasse sein?
- i. Welche Alternativen wurden seitens Ihres Ministeriums abseits einer Privatisierung angedacht, um das Unternehmen ÖBB in Ihrer staatlichen Betriebsstruktur als österreichische Marke mit dem gesamten Fachwissen und den Arbeitsplätzen gewinnbringend zu erhalten?
- j. Welchen Wert stellen für Sie als Finanzministerin das technische "Know-How" und die Humanressourcen des über Jahre gewachsenen Unternehmens ÖBB dar und wie äußert sich diese Werteinschätzung in Ihren Privatisierungsplänen?

2. Wissen Sie, dass das in den Anfängen (19. Jhdt.) privatwirtschaftlich organisierte "Unternehmen Eisenbahn" in Österreich aufgrund von öffentlichem Interesse und finanziellen Schwierigkeiten verstaatlicht wurde?
3. Inwiefern hat sich die Umstrukturierung des Jahres 2004 bis heute, 2011, wirtschaftlich rentiert bzw. ist das Unternehmen ÖBB durch die Umstrukturierung in vier AGs und neue GmbHs wettbewerbsfähiger geworden?
4. Wie hoch waren die staatlichen Subventionen an die ÖBB in den Jahren 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009 und 2010?
 - a. Mit welchen staatlichen Subventionen rechnen Sie nach Ihren Privatisierungsplänen für die ÖBB?
 - b. Wie begründen Sie Ihren derzeitigen Standpunkt, der ÖBB seitens des Bundesministeriums für Finanzen keine finanziellen Zuschüsse zukommen zu lassen?
 - c. Inwiefern sehen Sie die Möglichkeit, die Sanierungsphase des operativen Teils zu forcieren und dadurch die Chance zu nutzen, eine österreichische Marke als solche in Österreich als funktionierendes, gewinnbringendes, innovatives, arbeitsplatzbringendes Unternehmen zu belassen und so "eine der besten Kühe im Stall zu lassen"?
5. Inwiefern sind nach Ihren Plänen ÖBB-eigene Kraftwerke zur Erzeugung von ÖBB-Strom von Ihren Privatisierungsplänen betroffen (Pläne für die Kraftwerke nach Standorte im Detail)?
 - a. Welche Interessenten gibt es bereits für die ÖBB-eigenen Kraftwerke zur Erzeugung von ÖBB-Strom und zu welchem Preis werden die Kraftwerke Ihrerseits gehandelt?
6. Welchen Unterschied sehen Sie in Bezug auf die Englische Bahn, die nach wenigen Jahren der Privatisierung vom Staat zurückgekauft werden musste und angesichts der Tatsache, dass die staatlichen Subventionen in „privaten Zeiten“ um ein vielfaches höher waren als zu Zeiten der staatlichen Führung der Englischen Bahn?
 - a. Warum forcieren Sie die Privatisierung, obwohl sich eine Privatisierung von Eisenbahnnetzen erfahrungsgemäß in keinem Beispiel für KundInnen und Staat positiv auswirkte bzw. auswirkt?
 - b. Warum forcieren Sie gerade jetzt die Privatisierung, wo ohnehin die Infrastruktur liberalisiert wird (oder schon ist) und jeder drauf fahren kann, der will und die Infrastruktur ohnehin vom Staat kommt?
7. Welche weiteren Unternehmungen – abgesehen von der ÖBB - werden noch von Ihren Privatisierungsplänen betroffen sein? (Auskunft im Detail nach Bezirken und damit verbundenen Arbeitsplätzen)



