

Anfrage

der Abgeordneten Andreas Ottenschläger

Kolleginnen und Kollegen

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Steuerung und Kontrolle der SCHIG

Die Schieneninfrastrukturgesellschaft (SCHIG) hat zahlreiche wichtige Aufgaben für die Bahnkunden in Österreich und die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler zu leisten. Neben den Aufgaben als Behörde – wie der Zuständigkeit für Fahrererlaubnissen und Trassenzuweisungen - und der Förderabwicklung – wie die Anschlussbahn- und Terminalförderung – unterstützt die SCHIG das BMVIT bei zahlreichen Aufgaben. Insbesondere bei der Steuerung des Rahmenplans, bei der Überwachung der Einhaltung des Zuschussvertrages oder der Mittelverwendungskontrolle ausgewählter Infrastrukturprojekte. Eine für die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler wichtige Aufgabe der SCHIG ist die Ausarbeitung der Verkehrsdiensteverträge, die ein Grundangebot an gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehrsleistungen im Auftrag des Bundes gewährleisten. Da es sich bei den Gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Bundes immerhin um rund 700 Millionen Euro Steuermittel pro Jahr handelt, muss es ein Anliegen der SCHIG sein, für diese Mittel die bestmöglichen Leistungen für die Bahnkundinnen und Bahnkunden zu bekommen. Seit Jahren steigen diese jährlich vom Steuerzahler für GWL (gemeinwirtschaftlichen Leistungen) zur Verfügung gestellten Mittel.

Trotz dieser für die Bürgerinnen und Bürger wichtigen Aufgaben läuft die Arbeit der SCHIG intransparent ab. Es gibt keine Aussprachen der SCHIG-Geschäftsführung mit den Mitgliedern des Verkehrsausschusses und die im Parlament zur Diskussion stehenden Berichte der SCHIG – wie die Berichte der Abwicklungsstelle über die Bestellung Gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr – sind leider eine reine ex-post Betrachtung und die Abgeordneten werden nicht informiert, wie die Vorbereitungen für die neuen Verkehrsdiensteverträge ab 2019/20 laufen und welche Visionen es seitens der SCHIG gibt um die Steuerzahler in Zukunft von diesen hohen Zahlungen zu entlasten.

Da 4 der 6 Kapitalvertreter im Aufsichtsrat Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter des BMVIT sind, wäre davon auszugehen, dass der Bundesminister die volle Verantwortung für die Arbeit der SCHIG übernimmt und über alle Vorgänge informiert ist. Das würde aber auch bedeuten, dass der Bundesminister die Mitglieder des Nationalrates besser über die Planungen der

SCHIG und seine Visionen zur Weiterentwicklung der SCHIG informiert. Insbesondere sollte das Parlament bei der Vorbereitung der nächsten Verkehrsdiensteverträge eingebunden werden; insbesondere deshalb, weil aufgrund der neuen PSO-Verordnung Schienenverkehrsdienste ab 2023 ausgeschrieben werden müssen.

Aus diesem Grund stellen die unterfertigten Abgeordneten nachstehende

Anfrage:

1. Wie stellen Sie als zuständiger Bundesminister sicher, dass die SCHIG alle EVUs gleichbehandelt – etwa bei den Verhandlungen zu den Verkehrsdiensteverträgen oder bei der Trassenvergabe – und dass es zu keinen Bevorzugungen gewisser EVUs kommt?
2. Wie oft lassen Sie sich als Bundesminister von den Kapitalvertretern im Aufsichtsrat der SCHIG informieren?
3. Bekommen die Kapitalvertreter im Aufsichtsrat der SCHIG konkrete Weisungen oder Abstimmungsempfehlungen von Ihnen?
4. Wenn JA, welche Weisungen oder Empfehlungen haben Sie erteilt?
5. Wenn NEIN, wie stellen Sie dann sicher, dass die Kapitalvertreter im Aufsichtsrat die Interessen der Republik vertreten?
6. Haben die Kapitalvertreter im Aufsichtsrat der SCHIG jemals eingemahnt, dass bei neuen Verkehrsdiensteverträgen die Summe der GWL-Leistungen zu reduzieren ist?
7. Wenn NEIN, warum nicht?
8. Warum entsenden Sie in den Aufsichtsrat Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Ressorts und nicht etwa auch externe Experten?
9. Wie finanziert sich die SCHIG?
10. Wie haben sich die Personalkosten der SCHIG in den letzten Jahren entwickelt?
11. Wie hat sich der Umstieg von zwei auf nur einen Geschäftsführer aus ihrer Sicht bewährt?
12. Wie haben sich die Kosten für externe Dienstleister bei der SCHIG in den letzten Jahren entwickelt?
13. Haben die Kapitalvertreter im Aufsichtsrat Teile der Budgets der letzten Jahre beeinsprucht?
14. Was passiert mit den Einnahmen der SCHIG – etwa aus PPP-Projekten oder eigenwirtschaftlichen Leistungen wie Ingenieurbüro und Seilbahnsachverständige?
15. Gab es in den letzten Jahren eine Gewinnausschüttung der SCHIG?
16. Wenn NEIN, warum nicht?
17. Hat die SCHIG Ihnen bereits konkrete Planungen für die neuen Verkehrsdienstverträge ab 2019/2020 übermittelt?
18. Wird die SCHIG die Verkehrsdiensteverträge 2019/2020 abschließen und verhandeln?

19. Wenn NEIN, welche Stelle wird dann für die Verkehrsdiensteverträge zuständig sein?
20. Denken Sie an eine Direktvergabe der Verkehrsdiensteverträge im Jahr 2019 bzw. 2020?
21. Schließen Sie Ausschreibungen von Teilstrecken von GWL-finanzierten Strecken aus?
22. Wie soll sich die SCHIG in den kommenden Jahren aufstellen, da die Aufgaben immer mehr werden?
23. Haben Sie die SCHIG beauftragt, Modelle für Ausschreibungswettbewerb bei GWL-Strecken zu entwerfen, wie es etwa eine vom BMVIT in Auftrag gegebene Studie (ua von Prof. Kummer) und der Bundesrechnungshof empfehlen?

Andreas Goller *A. Bueger*
Karl Schindler *Kurt K. K.*

