
6221/J XXV. GP

Eingelangt am 17.07.2015

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

des Abgeordneten Doppler
und weiterer Abgeordneter
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Kartellstrafe gegen die ÖBB

wien.orf.at berichtete am 15.7.2015 folgenden Artikel:

„EU verhängt Kartellstrafe gegen ÖBB

Die EU-Kommission hat am Mittwoch Geldstrafen von 49,15 Mio. Euro gegen die ÖBB und die Deutsche Bahn (DB) verhängt. Die Unternehmen trafen beim Gütertransport Preisabsprachen und teilten sich jahrelang ihre Kunden in Europa auf. Express Interfracht, ein Teil der ÖBB, muss 17,36 Mio. Euro bezahlen. Auf DB Schenker entfällt eine Strafe von 31,8 Mio. Euro wegen Beteiligung an einem Kartell für „Ganzzugladungen“. Neben den beiden Unternehmen war auch Kühne+Nagel aus der Schweiz als eines der größten Transport- und Logistikunternehmen in Europa am Kartell beteiligt, wurde aber mit keiner Geldbuße belegt. Das Unternehmen fiel unter die Kronzeugenregelung der Kommission von 2006.

Die drei trafen Preisabsprachen und teilten ihre Kunden für ihre „Balkantrain-“ und „Soptrain“-Dienstleistungen in Europa für fast acht Jahre auf. Da die Unternehmen einem Vergleich mit der Kommission zustimmten, wurden die Bußgelder um zehn Prozent reduziert.

Enttäuschung über Kartell

EU-Wettbewerbskommissarin Margrethe Vestager sagte, es sei „sehr enttäuschend, dass ein Projekt zur Verbesserung der Transporteffizienz und zur Förderung eines umweltfreundlichen Gütertransports durch ein Kartell beeinträchtigt“ worden sei. Die EU brauche Güterschienenverkehrsmärkte, um auf der Grundlage eines wirksamen Wettbewerbs effizient zu funktionieren und nicht von den Einzelinteressen zulasten der Kunden gelenkt zu werden.

Bei Ganzzugladungen handelt es sich um ein Güterbeförderungssystem von einem Knotenpunkt zum anderen, ohne dass die Waggons aufgeteilt oder zwischendurch abgestellt werden. Das spart Zeit und Geld für Kunden aus einer Vielzahl von Branchen. Ganzzugladungen sind grundsätzlich wirtschaftlich effizienter als der herkömmliche Güterschienentransport, vor allem bei der Beförderung eines einzigen Guts.

Personelle Konsequenzen bei ÖBB

Die ÖBB betonten, dass „für die Kunden und Abnehmer der an den Absprachen beteiligten Unternehmen zu keinem Zeitpunkt ein Schaden durch erhöhte Preise entstanden“ sei. Gleichzeitig teilte die Staatsbahn mit, dass sie durch eine „umfangreiche Kooperation“ die Strafe „erheblich reduzieren“ konnte. Von allen involvierten Führungskräften und Mitarbeitern habe man sich getrennt und für alle anderen strengste Verhaltensvorgaben erlassen.“

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

In diesem Zusammenhang richten die unterfertigten Abgeordneten an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage

1. Von welchen „*involvierten Führungskräften und Mitarbeitern*“ hat sich die ÖBB getrennt? (aufgegliedert nach Personen, Tätigkeiten dieser, sowie Arten der „Trennung“)
2. Wurden an eine, oder mehrere dieser Personen, anlässlich dieser „Trennungen“ Abfertigungen/Sonderzahlungen/Provisionen ausbezahlt?
3. Wenn ja, an wen?
4. Wenn ja, in welcher Höhe?
5. Wenn ja, warum?
6. Können Sie bestätigen, dass „*für die Kunden und Abnehmer der an den Absprachen beteiligten Unternehmen zu keinem Zeitpunkt ein Schaden durch erhöhte Preise entstanden*“ ist?
7. Wenn ja, warum?
8. Wenn nein, wie hoch beziffern Sie den Gesamtschaden für Kunden und Abnehmer?
9. Wie hoch ist die Kartellstrafe gegen die ÖBB?
10. Inwiefern konnte durch „*umfangreiche Kooperation*“ die Strafe „*erheblich reduziert*“ werden?
11. Welche Konsequenzen ziehen Sie aus diesem Skandal?