

Anfrage

der Abgeordneten Dr. Johannes Margreiter, Mag. Gerald Loacker, Fiona Fiedler, Bed, Kolleginnen und Kollegen

an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

betreffend Graz Köflacher Bahn

Die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH ist ein Unternehmen, das nicht nur zu 100% im Eigentum des Bundes steht, sondern gemäß dem Bundesgesetz betreffend die Übernahme von Geschäftsanteilen der Graz-Köflacher-Eisenbahn G.m.b.H. werden von der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie auch die Anteilsrechte des Bundes an dieser verwaltet. Die GKB ist nicht nur für Personen- und Güterbeförderung verantwortlich, sondern auch für den Ausbau und den Betrieb der notwendigen Bahn-Infrastruktur (Schienennetz, Bahnhöfe etc.).

Medienberichten zufolge (1) zeichnen sich seitens des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie Bestrebungen ab, den Infrastruktur-Bereich der GKB in die ÖBB-Infrastruktur AG einzugliedern. Falls die ÖBB Infra den Infrastrukturteil der GKB tatsächlich übernehmen sollten, plagen GKB-Betriebsratschef Koch laut Berichten der kleinen Zeitung viele Befürchtungen; kurzfristige genauso wie langfristige: „Für die Elektrifizierung der Bahn wurde das Personal um etwa 20 Mitarbeiter aufgestockt. Die werden dann wohl nicht mehr gebraucht werden, denn die Bundesbahnen haben dieses Personal ja schon.“ Doch nicht nur das: 70 Angestellte, darunter Fahrdienstleiter, Mitarbeiter im Oberbau, die die Gleise intakt halten, oder im Fahrversuch müssten laut Koch zu Pendlern werden: „Denn die Übernahme bedeutet wohl unter anderem das Ende für die Stützpunkte in Deutschlandsberg und Lieboch, wenn alles zentral am Knotenpunkt Graz-Süd/Werndorf stattfindet. Und die Fahrdienstleiter müssten dann wahrscheinlich nach Villach auspendeln.“ Das sei aber auf lange Sicht noch nicht das Schlimmste: 2025 läuft die Konzession der GKB aus. „Wir wären dann ja nicht mehr Herr im eigenen Haus. Wer sagt, dass dann die ÖBB nicht auch die Konzession übernimmt.“ Von den rund 500 Mitarbeitern der GKB sind ca. 280 dem Infrastrukturteil zuzurechnen.

Nachdem die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH nicht nur eine wesentlichen Teil der Mobilitätsnachfrage im Bereich der Weststeiermark erfolgreich - 2019 erhielt sie den österreichischen Exportpreis in Gold im internationalen Güterverkehr der WKÖ - abdeckt, sondern auch eine gesunde wirtschaftliche Gebarung aufweist, stellt sich die Frage, warum in dieses funktionierende Geschäftsmodell in der beabsichtigten gravierenden Weise eingegriffen werden soll und welche Vorteile aus einer derartigen Umstrukturierung erwartet werden. Den derzeit nicht erkennbaren Chancen einer solchen Veränderung stehen die Risiken gegenüber, die mit dem Eingriff in ein betriebswirtschaftlich funktionierendes Unternehmen verbunden sind. (2)

Nach den Angaben der Frau Bundesminister sollten die Entscheidungsgrundlagen für das Projekt bis Ende 2021 fertig erarbeitet sein. (3)

Der Ausschuss "Infrastruktur" des Steiermärkischen Landtages hat zudem in seiner Sitzung am Dienstag dem 08.02.2022 über nachfolgend angeführten Gegenstand (EZ/OZ 1936/2) Beratungen durchgeführt (4), welche Grundlage einer Beschlussfassung im Steiermärkischen Landtag vom 15.02.2022 waren (5). Darin wird auf einen zwischen den Vertretern des Landes Steiermark und dem Klimaschutzministerium am 03.07.2021 unterzeichneten „Steiermark-Paket“ MoU Bezug genommen

(<https://www.news.steiermark.at/cms/beitrag/12833469/154271055/>), wonach explizit auf eine Eingliederung des Infrastruktur-Bereichs der GKB in die ÖBB-Infrastruktur AG eingegangen wird. Im MoU wurde festgehalten, dass das BMK eine Eingliederung des Infrastruktur-Bereichs der GKB in die ÖBB-Infrastruktur AG anstrebt. In diesem Fall würde das GKB-Übereinkommen zum 9. MIP gegenstandslos werden und in entsprechende Folgevereinbarungen übergeführt werden. Unter dieser Voraussetzung würden sich nach den Festlegungen im MoU für das Land Steiermark günstigere Regelungen zur Finanzierung von Maßnahmen in der bestehenden Eisenbahninfrastruktur ergeben. Die Finanzierungsgrundsätze der Sonderprojekte (Elektrifizierung und Unterführungen) wären dieselben. Wenn sich für das Land Steiermark aus Änderungen in Schieneninfrastrukturen von zwei zu 100 % im Bundeseigentum befindlichen Unternehmen ein finanzieller Vorteil für das Land Steiermark ergibt, muss es demnach logischerweise einen Nachteil für den zweiten Finanzier Bund ergeben.

(1) <https://www.kleinezeitung.at/steiermark/suedsuedwest/6021325/Betriebsrat-warnt-OeBB-koennte-GKBStreckennetz-uebernehmen> Das

(2) <https://steiermark.orf.at/stories/3121356/>

(3) 3624/AB-BR/2021

(4) <https://pallast2.stmk.gv.at/pallast-p/pub/document?ref=6ea8258f-1f26-44d6-acc-2d26b53b5e33&inner=inner&dswid=-5692>

(5) <https://pallast2.stmk.gv.at/pallast-p/pub/document?ref=e8234c72-2ede-4fb8-b8a9-ec6e4333cb86&inner=inner&dswid=-2926>

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

Anfrage:

1. Medienberichten zufolge, soll der Infrastrukturbereich der GKB in die ÖBB Infrastruktur AG eingegliedert werden.
 - a. Kann das Ministerium dies bestätigen?
2. In der Infrastrukturabteilung der GKB sind derzeit Mitarbeiter 167 beschäftigt.
 - a. Was bedeutet die Umstrukturierung für die Arbeitsplätze der Angestellten in der Infrastrukturabteilung der GKB?
 - b. Wird der Dienort der gleiche bleiben, oder nach Villach verlegt werden?
 - c. Was passiert mit dem Personal, das eigens für die Elektrifizierung der Bahn angestellt wurde?
3. Übrig bleiben soll der Mobilitätsteil der GKB mit 220 Mitarbeitern.

- a. Wurde untersucht ob dieser Mobilitätsteil alleine wirtschaftlich lebensfähig ist?
 - b. Wenn ja, von wem und zu welchem Ergebnis ist die untersuchende Stelle dabei gekommen?
4. Welche betriebswirtschaftlichen Vorteile werden aus dieser Umstrukturierung für die GKB einerseits und für die ÖBB Infrastruktur AG andererseits erwartet?
 - a. In welcher Höhe sind diese zu erwartenden Vorteile über einen Zeitraum von 10 Jahren zu beziffern?
5. Wird sich durch die Eingliederung des Infrastrukturbereiches der GKB in die ÖBB Infrastruktur GmbH der Zuschussbedarf letzterer erhöhen?
 - a. Wenn ja, in welcher Höhe?
6. Wann und in welchem Zeitrahmen soll diese Umstrukturierung abgewickelt werden?
7. Wie viele Gesprächstermine haben im Verlauf der letzten 18 Monate zwischen der Bundesministerin und dem Geschäftsführer der GKB stattgefunden?
8. Wurde bereits das nach §2 GKE notwendige Einvernehmen zwischen Bundesministerin Gewessler und Finanzminister Brunner betreffend die Eingliederung von Teilen der GKB in die ÖBB hergestellt?
9. Wurde die Umgliederung der Anteile der GKB in die ÖBB Infra bereits wettbewerbsrechtlich überprüft?
 - a. Wenn ja, von wem und mit welchem Ergebnis?
 - b. Wenn nein, warum nicht bzw wird eine solche stattfinden?
10. Der GKB gehören 50% der Anteile ihrer Tochtergesellschaft LTE Logistik- und Transport-GmbH, die in direktem Wettbewerb mit der Rail Cargo Group, einer operativen Teilgesellschaft der ÖBB Holding, steht.
 - a. Wie verhindert das BMK, dass durch das Ausgliedern eines beträchtlichen Teils der GKB diese ausgehöhlt und damit ein direkter Mitbewerber der ÖBB wesentlich geschwächt wird?
 - b. Wurde die Umstrukturierung auch in Bezug auf diesen Aspekt wettbewerbsrechtlich durchleuchtet und geprüft?
 - c. Wenn ja, von wem und mit welchem Ergebnis?
 - d. Wenn nein, warum nicht?
11. Wo sind die "Entscheidungsgrundlagen" des "Projekts", die Sie in 3624/AB-BR/2021 für Ende 2021 angekündigt haben, einsehbar?
 - a. Wenn diese nicht einsehbar sind, bitte um Übermittlung der Unterlagen im Zuge der Anfragebeantwortung.
12. Was wird in dem am 03.07.2021 Land Steiermark und Klimaministerium abgeschlossenen MoU detailliert vereinbart?
 - a. Warum ist dieses MoU nicht öffentlich?
 - b. Gibt es dazu etwas für den Bund Nachteiliges zu verbergen?
13. Welche Investitionen werden zwischen Land und Bund vereinbart?

- a. Welche Investitionen davon stellen Investitionen im Sinne eines Wirkungsziels der Förderung des öffentlichen Verkehrs - wie beispielsweise Nahverkehrsknoten- dar?
 - b. Welche Investitionen davon stellen Investitionen, welche keine Förderung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs dienen, dar (beispielsweise Errichtungen von Bahnunterführungen ohne vorteilhafte Wirkung für den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr)?
 - c. Welche Investitionsanteile trägt der Bund über die Finanzierung von Investitionen in Schieneninfrastrukturen mit, welche keine unmittelbare für den öffentlichen Verkehr vorteilhaft wirksame Investitionen sind?
14. Woraus resultiert der Vorteil für das Land Steiermark gegenüber dem Bund, wenn die Investition in die Infrastruktur über die ÖBB und nicht über die GKB als Privatbahn finanziert wird?
15. Welchen gesamthaften Vorteil hat der Bund, wenn die Infrastruktur der GKB in Infrastruktur der ÖBB eingegliedert wird?
16. Wiegen angebliche Synergien einer gemeinsamen Infrastruktur Betriebsführung die höheren Investitionsanteile des Bundes zum Vorteil des Bundes beispielsweise 10 Jahre Betrachtungszeitraum auf?


(MARGARETE L.)


FIEDLER


19/10/05


(LOACUER)


FIBRANDSTETEK

