

Peter Hanke
 Bundesminister

An den
 Präsidenten des Nationalrates
 Dr. Walter Rosenkranz
 Parlament
 1017 Wien

ministerbuero@bmimi.gv.at
 +43 1 711 62-658000
 Radetzkystraße 2, 1030 Wien
 Österreich

Geschäftszahl: 2025-0.557.854

11. September 2025

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Schnabel, Kolleginnen und Kollegen haben am 11. Juli 2025 unter der **Nr. 2882/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Auswirkungen der Integration der GKB in die ÖBB-Infrastruktur AG an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie weit ist die Integration des Teilbetriebs Infrastruktur der GKB in die ÖBB-Infrastruktur vorangeschritten?*
 - a. *Welche Bereiche des Teilbetriebs Infrastruktur der GKB wurden in die ÖBB-Infrastruktur vollständig integriert?*
 - b. *Gab es infolge der Integration Veränderungen am Eigenkapital der GKB, etwa durch Kapitalherabsetzungen oder Rückzahlungen an Gesellschafter?*
 - c. *Wurden Grundstücke der GKB an die ÖBB übertragen, die nicht für den Betrieb einer Infrastruktur einer Eisenbahn notwendig und durch das GKB-Gesetz beauftragt sind?*
 - d. *Wenn ja, welche?*
 - e. *Wenn ja, warum?*
 - f. *Wenn ja, gab es hierzu eine Weisung oder andere Form der Beauftragung der damaligen Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie an die Geschäftsführung der GKB?*
 - g. *Wurde vor der Integration ein Businessplan von Seiten des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie erstellt?*

Die Übertragung des Teilbetriebs Infrastruktur der GKB, der die Funktion des Eisenbahninfrastrukturunternehmens gemäß § 1a EiseG ausübt, an die ÖBB-Infrastruktur AG

wurde mit dem operativen Betriebsübergang am 3. Juli 2024 abgeschlossen. Die Übertragung (Abspaltung zur Aufnahme) wurde rückwirkend mit 1. Jänner 2024 wirksam.

Die GKB GmbH hat in ihrem Jahresabschluss 2024 eine Vermögensminderung aus Abspaltung in Höhe von € 1,73 Mio. ausgewiesen. Im Zusammenhang mit der Integration musste eine Abrechnung zum 9. Mittelfristigen Investitionsprogramms (9. MIP) durchgeführt werden, woraus eine Mittelrückführung an den Bund in Höhe von € 15,2 Mio. resultierte. Diese wurde per Gesellschafterbeschluss vom 29. November 2024 umgesetzt.

Vom GKB-Infrastruktur-Übertragungsgesetz ist jener Teil des integrierten Eisenbahnunternehmens GKB, der die Funktion des Eisenbahninfrastrukturunternehmens gem. § 1a EibG ausübt, umfasst. Von den beteiligten Unternehmen ÖBB-Infrastruktur AG und GKB GmbH wurde daher im Einklang mit dem GKB-Infrastrukturübertragungsgesetz u.a. detailliert die Übertragung von Grundstücken für zukünftige Erweiterungen, die den Betrieb der Infrastruktur einer Eisenbahn grundsätzlich erleichtern, vereinbart.

Vor der Umsetzung der Integration wurde im Jahr 2021 ein gesondertes Projekt zur „Evaluierung von Synergieeffekten zwischen dem Teilbetrieb Infrastruktur der GKB und der ÖBB-Infrastruktur AG“ durchgeführt.

Zu den Fragen 2 und 3:

- *Welche Auswirkungen hatte die Aufspaltung der GKB und die Abtretung des Teilbetriebes Infrastruktur der GKB auf das restliche bestehende Unternehmen der GKB?*
 - a. *Sind Synergien zwischen GKB-Infrastruktur und dem restlichen bestehenden Unternehmen verloren gegangen?*
 - b. *Wenn ja, wie hoch sind die finanziellen Auswirkungen?*
 - c. *Wenn ja, wie wirken sie sich auf die mögliche Gesamtersparnis für den Steuerzahler aus?*
 - d. *Wenn ja, in welchen Bereichen des restlichen Unternehmens wirkt sich die Abspaltung negativ aus?*
 - e. *Gab es vorab Analysen von Seiten des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie für mögliche Synergieverluste auf das restliche bestehende Unternehmen?*
- *Wurden schon für das Jahr 2024 Synergieeffekte erreicht, die zu einer Entlastung des Bundesbudgets geführt haben?*
 - a. *Ist die Ersparnis laut WFA in der Höhe von 49 Mio. Euro für das Jahr 2024 erreicht worden?*
 - b. *Wie hoch sind die budgetären Entlastungen für das Jahr 2025?*
 - c. *Sind die Entlastungen in der Höhe von insgesamt 201,8 Mio. Euro bis 2027 erreichbar?*
 - d. *Wenn nein, warum nicht?*
 - e. *Wenn nein, sind die von der damaligen Bundesministerin angesprochenen jährlichen Summen von einem „mittleren einstelligen Millionenbeitrag“ langfristig erreichbar?*
 - f. *Wenn nein, welche Gründe sind dafür ausschlaggebend?*
 - g. *Welche konkreten Skaleneffekte wurden bei der ÖBB-Infrastruktur AG im Detail angenommen und wie wurden sie berechnet?*

Die Integration der Infrastruktur der GKB erfolgte in einen eigenen Geschäftsbereich der ÖBB-Infrastruktur AG, der sukzessiv in die Linienorganisation der ÖBB-Infrastruktur AG überführt

wird. Der Rechnungshof hat empfohlen, zur Sicherstellung der erwarteten Einsparungen aufgrund der Synergien die vollständige Integration der Infrastruktur der GKB in die Organisation der ÖBB-Infrastruktur AG ehemöglich abzuschließen. Diese Überführung soll nach aktuellem Wissensstand mit Anfang 2026 abgeschlossen sein.

Die in der WFA zum GKB-Infrastruktur-Übertragungsgesetz für das Jahr 2024 angeführten Entlastungen für das Bundesbudget wurden erreicht. Es ist anzumerken, dass für die Periode 2024 – 2029 aktuell kein Zuschussvertrag gemäß § 55b Eisenbahngesetz und § 42 Absatz 2 Bundesbahngesetz vorliegt und im gültigen Zuschussvertrag 2022 – 2027 die Integration noch nicht abgebildet sein konnte. Die derzeitigen Planungen basieren auf den Werten, die in der WFA geplant wurden und in erster Linie auf einem Betriebskostenvergleich und dem Entfall der GKB-Zuschüsse basieren. Nach heutigem Stand wird seitens der Expert:innen meines Ministeriums davon ausgegangen, dass die Entlastungen der WFA bis 2027 erreicht werden.

Ex ante wurden keine Skaleneffekte angenommen, der Kostenvorteil der Integration ergibt sich aus den geringeren Betriebskosten der ÖBB-Infrastruktur AG für die Strecke der GKB. Diese geringeren Betriebskosten erklären sich u.a. durch Skaleneffekte aufgrund der unterschiedlichen Unternehmensgrößen zwischen GKB und ÖBB. Davon sind jene positiven Effekte zu unterscheiden, die z.B. durch die Abstimmung innerhalb desselben Unternehmens am kurzen Weg entstehen, und durch die Integration verunmöglicht wurden.

Zu Frage 4:

- *Welche Auswirkungen hatte die Integration auf die Eisenbahninfrastruktur in den Bezirken Graz-Umgebung, Deutschlandsberg, Voitsberg und der Stadt Graz?*
 - a. *Konnten damit bei Infrastrukturvorhaben Synergieeffekte erzielt werden?*
 - b. *Konnte damit für die Region ein Mehrwert erzielt werden?*
 - c. *Gab es einen Mehrwert für die Kundinnen und Kunden der GKB?*
 - d. *Hat die Integration einen positiven Effekt bei der Elektrifizierung der GKB-Strecken?*
 - e. *Wenn ja, welche?*
 - f. *Wenn nein, bis wann ist die Fertigstellung der Elektrifizierung vorgesehen?*
 - g. *Wenn nein, gab es seit Juli 2023 eine Verschiebung bei der Fertigstellung der Elektrifizierung?*
 - h. *Wenn nein, warum konnte die von der damaligen Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie am 5. Juli 2023 im Nationalrat angekündigte, effiziente Abwicklung' in diesem Bereich dennoch nicht erzielt werden?*

Die operative Umsetzung der Infrastrukturvorhaben war nicht Gegenstand der Evaluierung der Synergieeffekte und der Integration. Die Wirkung der Infrastrukturvorhaben auf der steirischen Westbahn ist unabhängig vom durchführenden Unternehmen.

Der positive Effekt in Zusammenhang mit der Elektrifizierung der Strecke ergibt sich in der Betriebsphase durch den Entfall von Schnittstellen im Elektro-Betrieb und Synergien in der Instandhaltung und Betriebsführung.

Zu Frage 5:

- *Hatte die Integration des Teilbetriebs Infrastruktur der GKB in die ÖBB-Infrastruktur Auswirkungen auf die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer der GKB?*

- a. *Wenn ja, welche?*
- b. *Gab es Gespräche mit dem Betriebsrat?*
- c. *Sind auch Evaluierungen gemeinsam mit dem Betriebsrat angedacht?*
- d. *Wie viele Mitarbeiter hat die GKB durch die Integration des Teilbetriebs Infrastruktur in die ÖBB-Infrastruktur verloren?*
- e. *Gab es Kündigungen von Seiten des Arbeitgebers?*

Im Rahmen der Integration waren mit Stichtag 3. Juni 2024 144 Mitarbeiter:innen zur Übertragung an die ÖBB-Infrastruktur AG vorgesehen. Die Auswirkung für diese Arbeitnehmenden war daher ein Wechsel des Arbeitgebers.

Im GKB-Infrastruktur-Übertragungsgesetz wurden in § 4 umfangreiche Regelungen für die übergehenden Arbeitsverhältnisse geschaffen. Der Betriebsrat war intensiv in die Erstellung dieser Regelungen zum § 4 des GKB-Infrastruktur-Übertragungsgesetzes eingebunden. Eine Evaluierung von Seiten des Ministeriums mit dem Betriebsrat ist nicht angedacht. Die Fragestellung zu Kündigungen betrifft ausschließlich operative Angelegenheiten der Unternehmensorgane und ist somit kein in die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur fallender Gegenstand der Vollziehung.

Zu den Fragen 6 und 7:

- *Hatte die Integration Auswirkungen auf den Wettbewerb bei den Eisenbahnen in Österreich?*
- *Ist der verbleibende Betrieb der GKB wettbewerbsfähig für mögliche kommende Ausschreibungen von Schienenpersonennahverkehrsleistungen?*

Eisenbahninfrastrukturunternehmen stehen per se nicht in einem Wettbewerbsmarkt und damit hatte die Integration auch keine Auswirkung auf den Wettbewerb zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die Wettbewerbsfähigkeit der weiter bestehenden GKB GmbH (Absatzgesellschaft) ergibt sich aus den Rahmenbedingungen des Marktes und der operativen Unternehmensführung.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

