

ANFRAGE

**der Abgeordneten Joachim Schnabel,
Kolleginnen und Kollegen**

an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur

betreffend Auswirkungen der Integration der GKB in die ÖBB-Infrastruktur AG

Am 21. Juli 2023 trat das GKB-Infrastruktur-Übertragungsgesetz in Kraft. Dieses sah vor, dass die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB) ihren Teilbetrieb Infrastruktur an die ÖBB-Infrastruktur AG überträgt. Die Eintragung der Übertragung ins Firmenbuch erfolgte am 2. Juli 2024. Wirtschaftlich, bilanziell und ertragsteuerlich wurde die Spaltung rückwirkend zum Stichtag 1. Jänner 2024 wirksam.

Die Gründe für diesen Schritt hat die damalige Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Leonore Gewessler, BA, am 5. Juli 2023 mit verschiedenen Argumenten im Nationalrat erläutert¹. So mache es wegen der Elektrifizierung des GKB-Streckennetzes sowie der Fertigstellung der Koralm bahn eine „Bündelung der Kräfte und der Expertise von zwei ausgewiesenen Eisenbahnunternehmen auch Sinn“. Denn sie führe zu Synergieeffekten, „die wir heben können, auch finanzielle. Durch die Integration ersparen sich die Steuerzahlenden jedes Jahr einen mittleren einstelligen Millionenbetrag.“

Schon im Zuge der Begutachtung des GKB-Infrastruktur-Übertragungsgesetzes im Mai 2023 merkte der Rechnungshof an, dass aus den Erläuterungen zu den finanziellen Auswirkungen nicht hervorgehe, auf welchen konkreten Grundlagen bzw. anhand welcher Parameter die angenommenen Minderaufwendungen von 2024 bis 2027 ermittelt wurden² – nämlich eine Ersparnis von rund 201,8 Mio. Euro. Darauf entgegnete die damalige Bundesministerin Gewessler am 3. Juli im Nationalrat, dass die entsprechenden Informationen nun in der Wirkungsfolgenabschätzung (WFA)³ nachzulesen seien.

Laut der WFA ergibt sich die Ersparnis im Zeitraum 2024 bis 2027 „sowohl durch die geringeren Betriebskosten der ÖBB-Infrastruktur AG gegenüber der GKB infolge von Skaleneffekten als auch durch die Übertragung der Finanzierung der Investitionen in die Annuitätenfinanzierung der ÖBB-Infrastruktur AG“. Allein für das Jahr 2024 soll laut Wirkungsfolgenabschätzung durch die Übertragung eine Ersparnis von 49,1 Mio. Euro erzielt werden, für das Jahr 2025 sind es 59,5 Mio. Euro.

Im Mai 2025⁴ stellte der Rechnungshof fest, dass in den Berechnungen „der Entfall der bestehenden Finanzierungsinstrumente und der erwartete Mehraufwand für die Zuschussverträge hinsichtlich des Betriebs der Infrastruktur, nicht jedoch der erwartete Mehraufwand infolge der Investitionen in die Infrastruktur der GKB“ berücksichtigt wurde. „Für den in der Wirkungsorientierten Folgenabschätzung betrachteten Zeitraum (2024 bis 2027) sah der Rahmenplan 2024 bis 2029 Investitionen in der Höhe von 423,70 Mio. Euro vor.“

¹ Stenographisches Protokoll, 222. Sitzung, XXVII. GP des NR

² Gesetzesbegutachtung Rechnungshof Bundesgesetz, mit dem die Übertragung des Teilbetriebes Infrastruktur der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH an die ÖBB-Infrastruktur AG angeordnet wird

³ fname_1569739.pdf

⁴ Bericht des Rechnungshofes: Zuschussverträge zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur der ÖBB; Follow-up-Überprüfung

Des Weiteren erwartete das Klimaschutzministerium im Zeitraum von 2024 bis 2029 infolge der Integration Einsparungen in der Betriebsführung in Höhe von 22,46 Mio. Euro, was einer Reduktion der Betriebskosten um 21 % entspricht. Laut der WFA soll das Bundesbudget durch die Realisierung der Synergieeffekte ab 2024 entlastet werden. Der Rechnungshof wies jedoch darauf hin, dass die Hebung der Synergien erst bevorstehe.

Daher stellen die unterfertigen Abgeordneten nachstehende

ANFRAGE

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?
2. 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?
3. Wurden schon für das Jahr 2024 Synergieeffekte erreicht, die zu einer Entlastung des Bundesbudget 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?
-
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?

 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?

 6. Hatte die Integration Auswirkungen auf den Wettbewerb bei den Eisenbahnen in Österreich?

 7. Ist der verbleibende Betrieb der GKB wettbewerbsfähig für mögliche kommende Ausschreibungen von Schienenpersonennahverkehrsleistungen?



(Schlosser Jozsef)

AJ (BZG 115)



(Bogner Bernhard)



(Christoph STARK)



(AGNES TÖLLER)

