



Zentrale Staatsanwaltschaft zur Verfolgung
von Wirtschaftsstrafsachen und Korruption
Dampfschiffstraße 4
1030 Wien

Anzeige an Wirtschafts- und Korruptionsstaatsanwaltschaft in Sachen Achenseebahn

Veranlassung und Anzeige

Salzburg, 25. Mai 2020

Wer sind wir? Österreichs älteste durchgehend aktive Bürgerinitiative für den öffentlichen Verkehr

Unser Verein „Die Rote Elektrische“ ist, obwohl wir uns schon zweimal umbenannt haben, die älteste durchgehend aktive Verkehrsinitiative für die Förderung des öffentlichen Verkehrs in Österreich. 1982 konnten wir, als „Aktionsgemeinschaft Rettet die Rote Elektrische“, die Einstellung der Salzburger Lokalbahn verhindern. 1984 gründeten wir den angemeldeten Verein „Aktionsgemeinschaft Rote Elektrische, Verein zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs“. Schon in dieser Zeit unterstützten wir Aktionen gegen die Einstellung von anderen Bahnen, mit mehr oder weniger Erfolg. Von 2007 bis 2017 nannten wir uns „Verein S-Bahn Salzburg“. Seit November 2017 nennen wir uns wieder „**Verein Die Rote Elektrische**“ **ZVR: 834509867**. Vereinsziel ist die Erhaltung, Förderung und der Ausbau des Öffentlichen Verkehrs, speziell des Schienen-Personen-Nahverkehrs, auch über Salzburg hinaus. Unser Kernthema ist allerdings die unterirdische Lokalbahn-Verlängerung durch die Stadt Salzburg als Regionalstadtbahn.

Fakten und Sachverhaltsdarstellung in Bezug auf die ACHENSEEBAHN

Die Ereignisse rund um die Achenseebahn über die letzten Jahrzehnte haben gezeigt, dass das Unternehmen, auch im Vergleich zu anderen Tiroler Bahnen, entweder unter einer Minderfinanzierung oder, wie nunmehr sichtbar, sogar einem Finanzmittelentzug, im Bereich der Infrastruktur, zu leiden hatte und das bis heute noch andauert. Die Ereignisse, erkennbar seit 2013, vermitteln allerdings den Eindruck, dass dies sich nicht zufällig ergeben hat, sondern auch politisches Kalkül haben könnte, was, wie nachstehend beschrieben, dargestellt werden kann. Da daraus ableitbare Rechtsverletzungen zum Teil auch bis ins Strafrecht ver-

mutet werden können, ersuchen wir den genannten Verdachtsmomenten rechtlich qualifiziert nachzugehen.

Gesetzlich geregelte Förderung der österreichischen Privatbahnen, nach Privatbahn-Gesetz und Modernisierungswelle der österreichischen Privatbahnen, das MIP

In den *„Richtlinien für die Gewährung von Finanzierungsbeiträgen für Infrastrukturinvestitionen und -erhaltungsmaßnahmen durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß Privatbahngesetz 2004 (BGBl. I/39 vom 30. April 2004)“* vom Stand 25. August 2005 ist unter 1. Allgemeines folgender Text zu lesen:

„Der Bund kann gemäß Privatbahngesetz 2004, BGBl. I/39, vom 30. April 2004, Finanzierungsbeiträge für die Schieneninfrastruktur von Haupt- und Nebenbahnen gewähren, deren Betreiber ein im Bundesbahngesetz nicht angeführtes Eisenbahnunternehmen ist.“

Dafür wurden Fünfjahres-Programme, die sog. MIP „Mittelfristige Investitionsprogramme für Privatbahnen“ erstellt.

§ 4. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen für die Schieneninfrastruktur (§ 10a Eisenbahngesetz 1957) von Privatbahnen den sie betreibenden Eisenbahnunternehmen auf Ansuchen und auf Grund vorgelegter mehrjähriger Pläne Finanzierungsbeiträge im Rahmen von mittelfristigen Investitions- und Erhaltungsprogrammen gewähren.

Rechtsrahmen:

Folgende Gesetze ergeben den Rechtsrahmen, der auf die **ACHENSEEBAHN** anzuwenden ist:

- **ÖPNRV-G** (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz) regelt den Rechtsstatus (eigenwirtschaftlich/gemeinwirtschaftlich) und bezeichnet damit die Achenseebahn AG als eigenwirtschaftliches = kommerzielles Eisenbahnunternehmen gemäß §3. Es klassifiziert gleichzeitig die Achenseebahn als Nah- und Regionalverkehrsunternehmen, weil deren Züge nicht nur die Gemeinden Jenbach und Eben verbinden, sondern gleichzeitig auch innerörtliche Bedienungen herstellen. Gemäß diesem Gesetz ist es unbenommen, ob die Eisenbahn mit Dampf, Diesel oder elektrisch angetrieben wird. Die Nutzungsart (z.B. Pendler, Schüler, Tourismus etc.) ist kein Kriterium im Sinne des ÖPNRV-G. Um ihren Fahrplan zu erfüllen, steht es jedenfalls jedem Besteller frei, zusätzliche = gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste, in Analogie zu allen anderen Eisenbahnen auch, zu bestellen. Die teilweise Verwendung einer Zahnstange ist nicht unbedingt ein Indiz, um sie als reine Bergbahn (Ausflugsbahnen) ohne Nah- und Regionalverkehr zu definieren und damit aus einer Infrastrukturfinanzierung (laut PBG) auszuschließen. Letzteres wurde von der Tiroler Landespolitik nach jahrzehntelanger Infrastrukturfinanzierung ins Treffen geführt, um die gesetzlich vorgesehene Infrastrukturfinanzierung zu entziehen und zur Zillertalbahn bzw. Stubaitalbahn umzuleiten, im Wissen, dass ohne die Finanzierung der Instandhaltung und Erneuerung der Infrastruktur das Unternehmen, trotz rentablem Fahrbetrieb, zum Aufgeben gezwungen wird.
- **Eisb-G** (Eisenbahn-Gesetz): Die Achenseebahn fährt mit ihrer Definition gemäß ÖPNRV-G mit einer Konzession gemäß Eisenbahngesetz und hat damit Betriebspflicht, Fahrplanpflicht und Tarifpflicht zu erfüllen. Durch den willkürlichen Entzug

der Infrastrukturmittel, durch das Land Tirol, wurde die Achenseebahn AG in ihren Pflichten so stark beeinträchtigt, dass zur Sicherstellung eines ordnungsgemäßen und sicheren Eisenbahnbetriebes auch Zugfahrten ausfallen mussten und damit nicht nur Einnahmen verloren gingen, sondern auch potentielle Schadenersatzforderungen zu Lasten des Unternehmens im Raum standen und dem Vernehmen nach, auch geleistet wurden.

- **PSO (Public-Service-Obligation):** Die PSO regelt grundsätzlich, aufbauend auf das österreichische Bundesvergabegesetz, Leistungserweiterungen für Dritte, sofern sie durch den Einschreiter (Besteller) auch bezahlt werden. An die Achenseebahn AG ist das Land Tirol mit diesbezüglichen Wünschen nie herangetreten, so dass es damit auch nie zu anderen Antriebsformen der Züge kommen musste.
- **PBG (Privatbahngesetz) und MIP (Mittelfristiges Investitions-Programm):** Die Privatbahn (nicht bundeseigene Eisenbahn) „Achenseebahn AG“ hat bis 2014 solche „MIP-Mittel“ als Finanzierungsbeiträge für die Infrastruktur, besonders für die Erneuerung der Bahnanlagen, erhalten. Die für die Achenseebahn AG vorgesehenen 3,1 Mio. Euro aus dem MIP-2015-2019 sind seitens der Republik Österreich an das Land Tirol geflossen, wurden allerdings an die beiden anderen Privatbahnen in Tirol, Stubaitalbahnbahn und Zillertalbahnbahn zweckwidrig umgeleitet und sind bis heute, 25. Mai 2020, bei der Achenseebahn nie eingetroffen! Die Achenseebahn AG, die selbstverständlich mit dieser Finanzierungsquelle MIP-2015-2019 rechnen musste, wurde durch diese Vorgangsweise des Landes Tirol wirtschaftlich in die Krise geführt, weil die bisher übliche Finanzierung der MIP-Mittel, unverhofft und unbegründet unterbrochen wurde. Kein Verkehrsweg in Österreich, ob Schiene oder Straße, kann ohne staatliche Unterstützung finanziert werden. Auch wenn die Achenseebahn AG im operativen Bereich (Fahrbetrieb) positive Bilanzen von 2014-2018, vorlegen kann, fehlen die rechtswidrig vom Land Tirol in andere Kanäle verschobenen MIP-Mittel und treiben das Privatbahn-Unternehmen in die Insolvenz.

Der politisch gewollte Niedergang der wirtschaftlich erfolgreichen Achenseebahn

Dabei muss klar festgehalten werden, dass das **Land Tirol NICHT Eigentümer der Bahn** ist und somit auch nicht befugt ist, in das Geschäftsgebaren und die Geschäftspolitik des Bahnunternehmens unmittelbar einzugreifen. Eigentümer und damit Aktionäre sind die Achenseebahn-Gemeinden und ein großer Anteil an privaten Aktionären, also Privatkapital. Das Land Tirol ist kein Aktionär und jedes Eingreifen von außen ist rechtswidrig und hat, so wie es derzeit erfolgt, eher etwas mit „Geschäftsschädigung“, aber schon gar nichts, wie das Land Tirol immer behauptet, mit „Hilfe“ zu tun. Ob das Land Tirol bei der Durchsetzung seiner Interessen, gegen die Achenseebahn AG, die finanzielle Abhängigkeit der Gemeinden ausgenutzt hat, darf vermutet werden und ist zu prüfen. Die Achenseebahn AG hat, gemäß ihren Bilanzen, kein Zuschussproblem für den laufenden Betrieb, sondern lediglich das Problem einer mangelnden, aber gesetzlich vorgesehenen, Infrastrukturfinanzierung der öffentlichen Hand. Dieses Problem ist hausgemacht durch das Land Tirol!

Achenseebahn, ein Opfer politischer Zerstörungswut, oder Land Tirol will mit allen Mitteln den Konkurs der Bahn!

In der offiziellen Aussendung des Landes Tirol vom Karsamstag 11. April 2020 wird ganz offen davon gesprochen, das mutwillig vom Zaun gebrochene Insolvenzverfahren bis zum Konkurs durchziehen zu wollen. Es besteht der Verdacht, dass die Bahn dann aus der Konkursmasse günstig einem imaginären Nachfolger überlassen werden soll, dem man offensichtlich die entzogenen Infrastrukturmittel unreflektiert zahlen will, obwohl dieser mögliche Nachfolger bis dato und de jure unbekannt ist! Dabei ist festzuhalten, dass das Land Tirol genau an jenen Betriebsparametern festhalten will, mit denen sie der Achenseebahn AG Infrastrukturmittel verweigert hat. Das einzige erkennbare Motiv ist damit offensichtlich eine Verknüpfung mit einem neuen Eigentümer, was jedenfalls dem Land Tirol als Vergabekriterium nicht zusteht. Es ist nicht plausibel erklärbar, warum ein derzeit noch unbekannter „Nachfolger“ die finanziellen Mittel erhalten soll und nicht die derzeitige Führung des Unternehmens, die nachweislich (2014-2018) den Betrieb saniert und gleichzeitig schwarze Zahlen erwirtschaftet hat.

Landeskorrespondenz Tirol: Land Tirol will Achenseebahn erhalten

3,4 Millionen Euro für Teilbetrieb und Sanierung der Infrastruktur

11.04.2020 Kategorien: LHStvin Felipe LHStv Ge1isler AutorIn: Clemens Rosner

*Die Tiroler Landesregierung gibt ein Bekenntnis zum Erhalt der Achenseebahn ab und stellt 3,4 Millionen Euro für die Aufrechterhaltung eines Teilbetriebs für die voraussichtliche Dauer des Insolvenzverfahrens sowie für dringend notwendige Maßnahmen zur Sanierung der Eisenbahninfrastruktur zur Verfügung. Dieses Hilfspaket bedarf der Zustimmung des Tiroler Landtags. Die Achenseebahn ist eine Tourismusattraktion. Diese gilt es gerade jetzt zu sichern, um der Tourismusregion nach der Krise wieder auf die Beine zu helfen“, erklären LHStvⁱⁿ **Ingrid Felipe** und LHStv **Josef Geisler**. Aus rechtlichen Gründen war es dem Land Tirol nicht möglich, die Mittel vor der Einleitung des nunmehr laufenden Insolvenzverfahrens zuzusichern.*

Die Aufrechterhaltung eines unternehmerischen Teilbetriebs der Achenseebahn ist unter anderem zum Erhalt der eisenbahnrechtlichen Konzession notwendig. Die Planung des Teilbetriebes sowie die Erarbeitung des notwendigen Sanierungskonzeptes für die Infrastruktur will das Land Tirol in enger Abstimmung zwischen dem Masseverwalter, dem Betriebsleiter und den Fachabteilungen des Landes vornehmen. Einen Bahnbetrieb wird es in der heurigen Saison aufgrund der notwendigen Sanierungsarbeiten an der Strecke und dem Wagenmaterial nicht geben. Das vollständige Sanierungsprogramm für die Infrastruktur soll bis Juli dieses Jahres erarbeitet werden und eine detaillierte Vorausschau auf die folgenden Jahre beinhalten.

„Ziel des Landes Tirol ist es, eine Zerschlagung des Unternehmens zu verhindern und eine mittelfristige Wiederinbetriebnahme der Achenseebahn zu touristischen Zwecken durch einen neuen Eigentümer zu.

Landeskorrespondenz Tirol Samstag 11. April 2020

<https://www.tirol.gv.at/meldungen/meldung/artikel/land-tirol-will-achenseebahn-erhalten/>

Als „Nachfolger“ für die derzeitige Achenseebahn AG wird, in der Gerüchtebörse, bereits die Zillertalbahnhof genannt, obwohl diese vor Wochen bereits dementiert hat. Die Wahrheit dürfte vorerst dabei auf der Strecke bleiben, was ein typischer Hinweis auf das anfangs genannte politische Trauerspiel „Lust an der Zerstörung eines der bedeutendsten Tourismusziele Tirols“, der Achenseebahn, ist. Nun wird nicht einmal der Wille der Zerstörung vertuscht, sondern in der amtlichen Landeskorrespondenz klar ausgedrückt:

Erst wird die Achenseebahn AG in Konkurs geschickt, der Wert der Aktien der Aktionäre bewußt vermindert und dann lässt man genau das Steuergeld, das der Achenseebahn vorenthalten wurde, nun einem öffentlich unbekanntem Nachfolger zukommen.

Amtsmißbrauch von Mitgliedern der Landesregierung Tirol!

Das Land Tirol hat sich trotz der Vorlage einer positiven Fortführungs-Prognose-Rechnung durch die Achenseebahn AG einen Rechtsanwalt geholt, der angeblich ein Gutachten über Betrieb und Wirtschaftlichkeit des Eisenbahn-Unternehmens Achenseebahn AG erarbeitet haben soll, das zwar niemand kennt, aber man daraus unverrückbar ableitet, dass es „unverantwortlich wäre nochmals Geld zuzuschießen“.

Für den Fall, dass es tatsächlich so ein Gutachten geben sollte, ist dieses auf jeden Fall mit dem Strategiepapier der Achenseebahn AG zu vergleichen! Letzteres ist vom fachkompetenten Vorstand der Achenseebahn 2013 (terminlich aktualisiert 2018) erarbeitet worden, der vordem als Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Tirol den ÖPNV in ganz Tirol auf professionelle Beine gestellt hat. Den Vergleich wird wohl die Korruptions-Staatsanwaltschaft machen.

Es ist legitim, wenn das Land Tirol einen Gutachter beauftragt, der der Landesregierung eine Empfehlung ausspricht. Wenn die Behauptung (siehe LK 11.4.2020) ausgesprochen wird „... aus rechtlichen Gründen war es dem Land Tirol nicht möglich, die Mittel vor der Einleitung des nunmehr laufenden Insolvenzverfahrens zuzusichern ...“, sind diese „rechtlichen Gründe“ zu belegen. Dieser Anwalt soll laut **LG Innsbruck (818), Aktenzeichen 19 S 23/20k Konkursverfahren Achenseebahn** zum Masseverwalter bestellt werden. Wenn das geschieht, ist das eine charakteristische Unvereinbarkeit, die man in einem Rechtsstaat auf gar keinen Fall machen darf. Das ist ganz klar politischer Amtsmißbrauch, der zu ahnden ist.

Normalerweise gibt es in Demokratien die Kompetenz-Aufteilung von Legislative, Exekutive und Judikative. Hat sich die Politik in Tirol überhaupt überlegt, dass ein einziger Rechtsanwalt gleichzeitig Gutachter, Ankläger und Richter in einer Person ist? Betrachtet man auch die „Corona-Fabrik Ischgl“, stellt sich schon die Frage, ob so ein eigenartiges Demokratieverständnis in Tirol übliche gelebte Praxis ist.

Verdachtsäußerung:

1. Verdacht auf Amtsmißbrauch

Das Land Tirol hat 2015 den Entzug der Infrastrukturmittel damit begründet, dass die Achenseebahn eine Berg- bzw. Tourismusbahn, wie Schafberg- oder Schneebergbahn sei, und ihr daher, erstmals nach nun mehr über 30 Jahren keine Finanzmittel, gemäß MIP, mehr zustünden. Landeshauptmann-Stellvertreterin Ingrid Felipe hat dem Unternehmen nach, in einer Aufsichtsratsitzung der Achenseebahn AG eine Ersatzfinanzierung zugesagt, die aber nie umgesetzt wurde. Wiederholte Bemühungen bzgl. Infrastrukturfinanzierung des Unternehmens waren über Jahre erfolglos. 2020 ist einer Presseaussendung des Landes (siehe oben) zu entnehmen, dass die Achenseebahn ohne Änderung ihres saisonalen Dampfzugbetriebes, unter der Voraussetzung Infrastrukturmittel bekommen sollte, wenn das Unternehmen in Konkurs gegangen ist und ein offensichtlich noch unbekannter Käufer aus der Konkursmasse das Unternehmen gekauft hat. Damit wird ein operativ positiv wirtschaftendes Verkehrsunternehmen bewusst ruiniert, Arbeitsplätze gefährdet und das Vermögen der Aktionäre entwertet und einer Verwertung, im Rahmen eines Insolvenzverfahrens unterworfen.

2. Nötigung oder gar Erpressung?

Um die Saison 2018 bedienen zu können, waren dringende Instandhaltungsmaßnahmen erforderlich, die mit 1,2 Mio. eingegrenzt wurden (nach dem für die laufende MIP-Periode 2015-2019 3,1 Mio. entzogen wurden). Es wurde für die Finanzierung der 1,2 Mio. als Mindestfordernis durch das Land Tirol eine Kapitalerhöhung erzwungen, was gegenüber allen Aktionären jedenfalls eine Nötigung darstellt, weil ohne diese Geldmittel ein ordnungsgemäßer und sicherer Eisenbahnbetrieb nicht mehr möglich gewesen wäre. Das Unternehmen musste auch mit dieser Finanzierung weiterhin von der Substanz fahren. Damit hätte das Unternehmen seine Fahrplan- und Betriebspflicht verletzt, so dass dies mit einem Entzug der Konzession bedroht gewesen wäre. Jedenfalls wurden durch diese Nötigung die Gewichtung der bisherigen privaten Aktionäre soweit benachteiligt, dass sie zwingend den mehrheitlich erzwungenen Kapitalverhältnissen unterworfen worden sind. Dieser Eingriff in fremde Vermögenswerte steht dem Land Tirol nicht zu, sondern ist nur durch Amt und Funktion der in der Presseaussendung des Landes genannten Politiker, möglich.

3. Nicht diskriminierungsfreie Vergabe von Infrastrukturmittel

Gemäß den Verdachtsäußerungen, in diesem Schreiben gemäß den Punkten 1 und 2, werden ursprünglich als unmöglich bezeichnete Infrastrukturfinanzierungen nunmehr möglich, wenn offensichtlich in Eigentumsrechte rechtswidrig eingegriffen wird. Da dies bei keinem einzigen anderen Eisenbahnunternehmen in Österreich angewendet wird, muss angenommen werden, dass die Achenseebahn AG diese Mittel nicht unter den gleichen Rahmenbedingungen, wie jedes andere Eisenbahnunternehmen im oben genannten Rechtsrahmen, erhält. Damit wird nicht nur nationalstaatliches Recht, sondern insbesondere auch EU-Recht in den Sparten Beihilfen und Markt verletzt und das Unternehmen auch im Grundsatz der Erwerbsfreiheit beschnitten.

4. Geschäftsschädigung durch Medieninformation aus der Politik

Durch das mediale Schlechtreden der Achenseebahn durch die Landespolitik in Tirol wurde die Personalbeschaffung (Verunsicherung) derart erschwert, dass aus personellen Gründen, 2019 nicht alle Züge geführt werden konnten, was zu extremen Einnahmenverlusten führte. Das Reisebüro-Geschäft ist dem Vernehmen nach eingebrochen. Das stellt eindeutig den Sachverhalt der „Geschäftsschädigung“ dar und ist somit strafbar. Gleichzeitig wurde eine große Menge an potentiellen Kunden, in Form von Fahrgästen, verschreckt, das Angebot der Achenseebahn zu konsumieren, das damit 2019 Einnahmenverluste im sechsstelligen Euro-Bereich, begründet in der negativen Medienberichterstattung, zur Folge hatte (siehe diverse Zeitungsartikel).

5. Vorsätzliches Ignorieren der gesetzlichen Vorgaben des ÖPNRV-G und PBG

Gemäß obigen Darstellungen ist erkennbar, dass die Begründung des Landes Tirol, warum eine Infrastrukturfinanzierung ab 2015 unmöglich sei, unrichtig ist, weil sie eben in der Presseaussendung 2020 (siehe oben) genau diese Aussage konterkariert und damit klar sein sollte, dass die damalige Entscheidung 2015 willkürlich gewesen sein musste. Die MIP-Finanzierung gemäß PBG hat seit den 80er-Jahren ununterbro-

chen funktioniert, ohne dass sich in dieser Zeit der Betrieb verändert hat. Somit hat die Landespolitik weder das ÖPNRV-G, noch das Privatbahn-Gesetz, als Ergänzung zu Eisenbahn-Gesetz angewendet, was sich auch dadurch erkennen lässt, dass sich die für Eisenbahnen zuständige Verkehrslandesrätin Felipe jahrelang für unzuständig erklärt hat, obwohl dies, gemäß Geschäftsverteilung unrichtig ist.

6. Schädigung von Aktionärsvermögen durch rechtswidrige Motive

In der Sitzung des Tiroler Landtages im Februar 2019 wurde als Bedingung des Landes Tirol zur Zahlung einer Überbrückungszahlung von 1,2 Mio. verlangt, die Aktienmehrheit, mittels Aktienaufstockung, an die Gemeinden in der Achensee-Region zu verschieben. Damit wurde der Privatkapitalanteil unter 50 % verschoben und damit die Gewichtung der privaten Achenseebahn-Aktien verringert. Über die Gemeinden nimmt hiermit das Land Tirol direkt Einfluss in die Eigentumsverhältnisse und damit in die Stimmenmehrheit des Unternehmens Achenseebahn AG, ohne selbst Eigentum am Unternehmen zu haben. Mit der erzwungenen Kapitalerhöhung wurde diese Auswirkung verstärkt.

7. Befangenheit Masseverwalter als gleichzeitiger Gutachter für das Land Tirol

Ein klarer Fall von Unvereinbarkeit ist die Bestellung des Masseverwalters, der als Rechtsanwalt des Landes Tirols angeblich ein Gutachten verfasst haben soll, auf das sich die Landespolitik beruft, keinerlei Zahlungen an die derzeitige Achenseebahn AG tätigen zu wollen, obwohl es sich dabei ausschließlich um gesetzlich geregelte Infrastrukturmittel handeln würde.. Damit greift das Land Tirol widerrechtlich unmittelbar in die Geschäftsgebarung der Achenseebahn AG ein.

Laut Website der Wirtschaftskammer Österreich wird die Aufgabenstellung eines Masseverwalters, wie folgt, definiert: *„Der Insolvenzverwalter wird vom Insolvenzgericht bestellt, er ist weder Vertreter des Schuldners, noch der Gläubiger. Er hat eine unbescholtene, verlässliche und geschäftskundige Person zu sein, muss ausreichende Fachkenntnisse des Wirtschaftsrechts oder der Betriebswirtschaft haben und eine zügige Durchführung des Insolvenzverfahrens gewährleisten können.“* Wenn der Masseverwalter Partei für das Land Tirol ergreift, was offensichtlich der Fall ist, muss er als parteiisch und befangen aus dieser Position entfernt werden.

8. Irreführende Zusagen seitens des Landes unterstützten zum Achenseebahn-Konzept "NEU"

Wie bereits in Punkt 1 zu lesen, wurde nach Einstellung der MIP-Mittel 2015 durch LH-Stv. Felipe eine Ersatzfinanzierung mit Landesmitteln in Aussicht gestellt. LH-Stv. Geisler hat beim 125-Jahrjubiläum der Achenseebahn 2014, in seiner Festansprache, die Region und damit die Achenseebahn AG ermutigt, die Eisenbahn auch für den ÖPNV zu nutzen. Er hat sich dabei auch auf die damals ausgestellten Fahrzeuge (Steuerwagen der Appenzellerbahn und Omnibus) bezogen. Damit wurde das Unternehmenskonzept der Achenseebahn AG 2013 und dabei insbesondere die grundlegende Erneuerung der Gleisanlagen praktisch bestätigt. Entsprechende Elektro-Triebwagen wurden von der Appenzellerbahn 2018 angeschafft und stehen derzeit still, weil parallel zur 2013 angestoßenen Beschaffung der Züge, wegen dem ab 2015 gestrichenen Infrastrukturmitteln, die Gleisanlagen nicht erneuert werden konnten.

Ausdrücklich ist dabei anzumerken, dass auf Grund eines Gesprächsergebnisses zwischen Landeshauptmann Platter und Bundes-Verkehrsminister Norbert Hofer in einer Beamtenbesprechung im August 2018 festgehalten wurde, dass die Gesamtmodernisierung Verlängerung und Elektrifizierung der Bahn bis Pertisau, verteilt auf zwei MIP-Perioden, möglich sei. Die Bundesbeamten haben, auf Wunsch der Landesbeamten, akzeptiert, dass vorerst der Dampfbetrieb vorgesehen bleiben könne und den Bundesbeamten jedenfalls die beschafften Elektro-Triebwagen der Appenzellerbahnen genügen, um das geplante Ziel zu dokumentieren. Es handelt sich dabei, dem Vernehmen nach, nach 130 Jahren Bestand, um eine Gesamtinvestition mit Hälftefinanzierung des Bundes gemäß MIP von gesamt, einmalig, 30 Millionen Euro. Gemäß den derzeitigen erkennbaren Umständen verzichtet das Land Tirol, zum Schaden der Achenseebahn AG und der Region, nicht nur auf die Bundesfinanzierung, sondern nimmt gleichzeitig auch von einer ausreichenden Landesfinanzierung für die Infrastruktur erkennbar Abstand.

Da diese Abstandsäußerung erst im April 2020 expressis verbis kundgetan wurde, mußte diese, dem Vernehmen nach, sowohl die Achenseebahn AG, als auch deren Hausbank zu einer nachhaltigen Täuschung führen, weil ein noch im Jahr 2019 abgestimmter Finanzierungsbeitrag von ca. 4,3 Mio. Euro nicht mehr fließen sollte. Damit war die Erkennbarkeit der Zahlungsunfähigkeit für den Vorstand klar, um ca. 4 Monate verzögert und damit der Verbindlichkeitenstand jedenfalls grob fahrlässig, durch das Land Tirol hinausgeschoben und erhöht.

Zum Konkursantrag, gemäß einem Zitat aus dem Kurier-Artikel vom 25. März 2020 (siehe Beilage) ist festzuhalten, dass die Verlustangaben aus den Jahren 2018 und 2019 zu hinterfragen sind, da jedenfalls die Verlustangabe 2018 von ca. 350.000 Euro unrichtig sein muss, weil der geprüfte und genehmigte Jahresabschluß, gemäß Firmenbuch, einen Gewinn ausweist und damit ebenfalls zum Ausdruck kommt, dass es der Achenseebahn AG nicht an Wirtschaftlichkeit aus dem Fahrbetrieb, sondern lediglich an einer ausreichenden Infrastruktur-Finanzierung mangeln kann.

Wir haben den Eindruck, dass die beiden Landeshauptmann-Stellvertreter, Ingrid Felipe, als verantwortliche Verkehrslandesrätin, und, als deren Unterstützer, Josef Geisler hier juristische Unregelmäßigkeiten begangen haben könnten, sollte der Politkrimi „Konkurs Achenseebahn“ unbedingt von der Wirtschafts- und Korruptions-Staatsanwaltschaft untersucht und zur Anklage gebracht werden.

Wir sehen uns veranlasst, der Zentralen Staatsanwaltschaft zur Verfolgung von Wirtschaftsstrafsachen und Korruption diesen Sachverhalt zur Kenntnis zu bringen und ersuchen diese um strafrechtliche Beurteilung und Würdigung zwecks allfälliger weiterer Veranlassung!

Nachdem das Vermögen der Bahn geschätzt weit über 10 Millionen Euro hinausgeht und in Tirol ein ziemlich obskures Demokratieverständnis herrscht, ist zu vermuten, dass dieser Tiroler Politkrimi ein klarer Fall für die Wirtschafts- und Korruptions-Staatsanwaltschaft in Wien sei!

Veranlassung der Anzeige

Die Geschichte der Achenseebahn ist mittlerweile ein Wirrwarr aus Versprechungen, Unwahrheiten, Überforderung, Vertuschung und politischem Machtstreben des Landes, aber auch außergewöhnlichem Engagement von Einzelkämpfern und Visionären für die Bahn, v.a. aus den Reihen des Vorstandes, der Mitarbeiter und der Aktionäre der Achenseebahn. Höhepunkt dieses ungeheuerlichen unerträglichen Polit-Krimis ist, dass das Land nicht einmal mehr davor zurückschreckt, sogar die bewusste

Zerstörung des derzeitigen Bahnunternehmens Achenseebahn AG in einer offiziellen Aussendung des Landes Tirol offen zuzugeben (siehe oben)!

Die Wahrheit werden offensichtlich erst Staatsanwälte und Richter in diversen Gerichten, sowie engagierte Aufdeckungsjournalisten, finden müssen. Dazu müssen unabhängige Gerichte und Medien außerhalb des Bundeslandes Tirol, die sicher keine Vertuschung der Landespolitik mitmachen, gefunden werden!

Das ist die Veranlassung unseres Vereines „Die Rote Elektrische“ diese Anzeige bei der Wirtschafts- und Korruptionsstaatsanwaltschaft zu deponieren. Wir sehen, in dieser aussichtslosen Entwicklung der gezielten Zerstörung dieses touristischen Volksvermögens, mit der Auswirkung, dass, im Domino-Effekt die Achensee-Schifffahrt und der gesamte Tourismus in der Achensee-Region nachhaltigen Schaden erleiden wird, mit Sorge entgegen. Der monetäre Schaden ist schwer einzuschätzen, dürfte allerdings die 20 Millionen-Euro-Marke (Achenseebahn, Achensee-Schifffahrt, Tourismus, Gastronomie, Seilbahnen etc.) sicher bei Weitem überschreiten.

Rechtliche Untersuchung der Landespolitiker Tirols

Jetzt ist der österreichische Rechtsstaat gefordert, um diese politisch gewollten rechtswidrigen Entwicklungen, mit den Mitteln der Gerichtsbarkeit, zu unterbinden, um der Achenseebahn endlich wieder die Möglichkeit zu geben, wirtschaftlich zu agieren!

RICHARD FUCHS
Obmann
Verein „Die Rote Elektrische“

GREGOR WATZL
Obmann-Stv.

Mobile: 0664 4118223
eMail: office@bahn.co.at
web: www.rsb.jetzt, www.in-motion.me

Beilagen: Vereinsregister-Auszug, Vereins-Statuten, Strategiepapier Achenseebahn AG 2013/2018

Hinweis auf das Firmenbuch: Die Bilanzen der Achenseebahn aus den Jahren 2014 bis 2018 sind im Firmenbuch einsehbar!

Qualifizierte Zeugen: AR-Vorsitzender und AR-Vorsitzender-Stv. der Achenseebahn AG bzw. Vorstand zwischen 2013 und 2019.

BERICHTE IN www.in-motion.me ZUM THEMA „ACHENSEEBAHN“:

<https://in-motion.me/?branch=all&state=AT335+Tiroler+Unterland&type=all&vehicle=all&line=Achenseebahn>