

137/AB

## ANFRAGEBEANTWORTUNG

Zu den Fragen 1,3,4,5 und 7:

Auf welcher gesetzlichen Basis ist es dem Verkehrs- bzw Finanzminister ohne Befassung des Parlaments möglich, Kreditermächtigungen bzw. Haftungszusagen für Bahnbauprojekte der ÖBB, HL-AG, Brennerreisebahn, usw, zu geben?

Welchen genauen rechtlichen Charakter hat ihrer Meinung nach die genannte Vereinbarung mit dem Finanzminister?

Ist es richtig, dass Sie sich in diesem Punkt auf §2(6) BBG92 stützen?

Wenn nein, auf welcher sonstigen Rechtsgrundlage ist eine derartige Kreditermächtigung bzw Haftungübernahme möglich?

Warum wurde diese Bestimmung in §2(6) des BBG92 erst mit nahezu zwei Jahren Verspätung berücksichtigt, nach dem §2 bereits mit 1.1.1994 in Kraft getreten ist?

Am 11. Dezember 1995 haben der damalige Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr sowie der damalige Bundesminister für Finanzen eine Vereinbarung abgeschlossen, wonach dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr für Investitionen in die Schieneninfrastruktur der Österreichischen Bundesbahnen, der Hochleistungsstrecken AG, der Brennerreisebahn- Gesellschaft und der Privatbahnen in den Jahren 1996 bis 2000 ein jährlicher Rahmen von 12 Mrd öS zur Verfügung stehen soll. Damit wurde §2(6) Bundesbahngesetz 1992 entsprochen

Der mehrjährige Rahmen wurde erst nach Vorliegen eines Erfahrungszeitraumes mit dem BBG92 festgelegt.

Wie die gesamte staatliche Verwaltung dürfen auch die Mitglieder der Bundesregierung Vollzugsakte nur gesetzeskonform setzen. Da dieser Vereinbarung keine grundsätzliche unmittelbare Gesetzeskraft zukommt, ist sie immer im Kontext mit den einschlägigen Haushaltsvorschriften des Bundes zu sehen, die nur aufgrund und im Rahmen bestehender Gesetze vollzogen werden kann. Die für die Umsetzung dieser Absichtserklärung erforderlichen gesetzlichen Grundlagen existieren teilweise bzw. werden derzeit vorbereitet, wobei insbesondere auf das Schieneninfrastruktur- Finanzierungsgesetz (SCHIG) zu verweisen ist, dessen Entwurf der Ministerrat bereits zugestimmt hat.

Es besteht aber kein Zweifel, dass aufgrund gesetzlicher Vorgaben abgeschlossene Vereinbarungen, wie die getroffene, keineswegs die gesetzlichen Grundlagen, selbst ersetzen können. Das stand aber auch nie zur Diskussion.

Zu den Fragen 2,6 und 22

Wer soll konkret als Kreditnehmer im genannten Rahmen der dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zur Verfügung steht, auftreten?

Wie vereinbaren Sie diese Begründung mit den Bestimmungen des Bundeshaushaltsgesetzes, insbesondere §66(1)

BHG, auf das im Bundesbahngesetz ausdrücklich Bezug genommen wird im Rahmen der Grundsätze des Bundeshaushaltes und das Haftungsübernahmen nur aufgrund des Budgets oder aufgrund eines besonderen Bundesgesetzes im Sinne des Art.42(5) B-VG zuläßt?

In welcher Form wird die nun gewählte Vorgangsweise zur Bahnfinanzierung zu einer - von Ihnen stets versprochenen - Beteiligung Privater an der Errichtung von Bahnanlagen führen?

Zur Frage der Mittelaufbringung ist festzuhalten, daß die Gesetze viele Möglichkeiten zulassen, wobei in der Vergangenheit Mittelzuführungen aus dem Bundes Budget zum Einsatz kamen, wie auch die bloße Gewährung von Bundeshaftungen für die durch die begünstigte Gesellschaft aufzunehmenden Kredite. Im Ausland kamen auch Modelle des Private-Public-Partnership zum Einsatz. Eine Refinanzierungsquelle wird jedoch das Benutzungsentgelt der Eisenbahnen ( nicht nur der ÖBB ) sein. In Zukunft sollen Zugtrassen verstärkt vermarktet werden. Da irgendwelche Haftungsübernahmen nicht ausgesprochen wurden, kann auch keine Verletzung des § 66 Bundeshaushaltsgesetz vorliegen, der die Übernahme solcher Haftungen regelt.

Zu den Fragen 8 und 12

Wie begründen sie aufgrund dieser nach Ansicht der Fragesteller zumindest äußerst vagen - gesetzlichen Basis die Absicht, auch der HL-AG, deren Finanzierung gemäß § 11 HLG ausdrücklich durch den Bund oder die ASFINAG, nicht aber über selbst aufzunehmende Kredite zu erfolgen hat, und anderen Bahngesellschaften Mittel zur Verfügung zu stellen?

Welche begleitenden Maßnahmen rechtlicher Art (Gesetzesinitiativen, Verordnungen,...) werden sie im Zusammenhang mit diesem 60Mrd.S Paket noch ergreifen bzw erscheinen Ihnen erforderlich?

Die Möglichkeit des Abschlusses von Verträgen über den Ausbau der Schieneninfrastruktur mit anderen Unternehmen als den ÖBB wird durch keine Gesetzesbestimmung umstrukturiert mit anderen Unternehmen als den ÖBB wird durch keine Gesetzesbestimmung untersagt. Sie ist vielmehr im Hochleistungsstreckengesetz, im Brenneisenbahn-Gesetz und im Privatbahnunterstützungsgesetz vorgesehen, zumal auch HL-Gesetz und BEG-Gesetz die Kostentragungspflicht des Bundes normieren und die Schieneninfrastruktur nicht nur aus den ÖBB besteht. Die Schaffung einer rechtlichen Grundlage für mehrjährige Finanzierungen der Schieneninfrastrukturinvestitionen ist durch das Schieneninfrastruktur-Finanzierungsgesetz (SCHIG) beabsichtigt.

Zu den Fragen 9 und 10;

Welche konkreten Auswirkungen hat die genannte Vereinbarung bereits jetzt bzw. wann soll sie Ihrer Meinung nach welche Wirkungen entfalten?

Wann werden bzw. wurden von Ihnen und dem Bundesminister für Finanzen Vereinbarungen gemäß Art.I(2) in jeweils welchem Umfang mit welchen Unternehmen abgeschlossen?

Die getroffene Vereinbarung hat bisher keine konkreten Auswirkungen im Sinne entsprechender Vereinbarungen mit einzelnen Unternehmen gehabt.

Zu Frage 11:

Welche EU Regelungsmechanismen sind im einzelnen mit dem Zitat in Art. II(1) gemeint? Die getroffene Vereinbarung weist darauf hin, daß wenn der Verkehrsminister Vereinbarungen abschließt - auf EU Regelungsmechanismen Rücksicht zu nehmen ist.

Zu Frage 13:

Wie sollen die Rationalisierungsvorgaben gemäß Art II(4) bei der ÖBB-Infrastruktur erreicht werden, wenn die Junktimierung mit der Mittelzuteilung ausdrücklich ausgeschlossen ist und auch sonst keinerlei Sanktionen vorgesehen sind?

Im Falle der Nichterfüllung der Rationalisierungs- und Kostenvorgaben sind gemäß Artikel IV der Vereinbarung sehr wohl Sanktionen vorgesehen, indem Überzahlungen durch den Bund aufgrund der Leistungsabrechnung im Jahr der Feststellung der Überzahlung auszugleichen sind und Überschreitungen der vereinbarten Beträge einer gesonderten Vereinbarung mit entsprechender Begründung bedürfen, ansonsten diese durch das betreffende Eisenbahnunternehmen zu tragen sind.

Zu Frage 14.:

Warum fordern Sie nur bei den ÖBB, nicht aber etwa bei der auch nicht gerade durch geringe Personalkosten auffallenden HL-AG Rationalisierung?

Im zitierten Art II(4) ist davon die Rede, daß insbesondere im Bereich der ÖBB bestimmte Rationalisierungsmaßnahmen zu setzen sind, was nicht bedeutet, daß die anderen begünstigt aus der größenordnungsmäßigen Dominanz dieses Unternehmens im Vergleich zu den anderen Unternehmen.

Zu Frage 15:

Wie hoch sind im einzelnen die Werte des Jahres 1994 für Personalkosten, Betriebsaufwendungen und Dienstgüter- und Arbeitszüge, die Gemäß der Vereinbarung zu reduzieren sind und ab welchem Einsparungserfolg in jeweils welchem Jahr werden diesen als zufriedenstellend betrachten?

Die in der Vereinbarung als Ausgangsbasis für Rationalisierungsmaßnahmen zitierten Werte des Jahres 1994 sind als Grundlage für die weiteren Aktivitäten des Vorstandes der ÖBB zu sehen. Gemäß Jahresabschluß für das Jahr 1994 beträgt der Personalaufwand (inkl. interner Leistungsverrechnung) 12,4 Mrd öS. Ebenso betrug der Materialaufwand und der Sonstige betriebliche Aufwand gemäß Jahresabschluß 1994: 3,8 Mrd öS Aufwendungen für Dienstgutbeförderungen und Arbeitszüge betragen 0,5 Mrd öS.

Zu Frage 16:

Welche konkreten Projekte sollen mit den in Aussicht gestellten Mitteln finanziert werden?

Der Rahmen ist ein zeitlich abgegrenzter Rahmen und kein Paket an ausfinanzierten Projekten, da diese über den Zeitraum hinausragen würden.

Zu Frage 17:

Wer trifft die Entscheidung über die Priorität bei der Realisierung der einzelnen Vorhaben?

Gemäß § Abs 2 des BBG92 hat der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur nach dem vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vorzugebenden verkehrspolitischen Grundsätzen zu erfolgen.

Hiebei genießt die Vertragstreue der Republik Österreich einen besonderen Stellenwert.

Zu Frage 18:

Ist es richtig, daß eine Studie über die Prioritätenreihung der Bahnbauprojekte in Auftrag gegeben wurde?

Es wurde eine Studie zur ökonomischen Reihung der HL-Projekte in Auftrag gegeben?

Zu Frage 19:

Sind Sie bereit, diese Studie, die doch offensichtlich als Entscheidungsgrundlage dienen soll, inklusive der von Ihrem Haus bzw. den ÖBB dafür definierten Vorgaben dem Parlament zur Verfügung zu stellen, wenn nein, warum nicht?

Die Ergebnisse der Studie liegen noch nicht vor.

Zu Frage 20:

Wann wird der lange versprochene Bundesverkehrswegeplan vorliegen?

Der Bundesverkehrswegeplan bedarf für seine Erstellung umfangreicher Datenerhebungs- und Koordinationsarbeiten - nicht zu letzt mit den Bundesländern - weshalb eine Vorlage derzeit noch nicht möglich ist.

Zu Frage 21:

Halten Sie es für sinnvoll, derart weitreichende Investitionsentscheidungen, wie sie sich aus dem Rahmen von 60 Mrd öS ergeben, ohne das Vorliegen des Bundesverkehrswegeplanes zu treffen, wenn ja, wozu soll dieser dann noch dienen?

Auch vor dem Vorliegen des Bundesverkehrswegeplanes sind - nicht zuletzt aufgrund nationaler und internationaler Vereinbarungen - Entscheidungen über den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur unaufschiebbar. Die Fertigstellung des Bundesverkehrswegeplanes erübrigt sich jedoch trotz dieser Ungleichzeitigkeiten zu keinem Zeitpunkt.

Zu Frage 23:

Wie ist das Ergebnis der Privatinteressentensuche für eine Finanzierung des Semmeringbasistunnels und warum haben Sie der Entschließung des Nationalrates, die eine Berichterstattung darüber bis September 1995 festlegt, bis heute nicht entsprochen?

Die Interessentensuche für eine Finanzierung des Semmeringbasistunnels ist voll im Gange und es haben auch schon entsprechende Anhörungen stattgefunden, deren Ergebnisse derzeit ausgewertet werden, um danach die abschließende Formulierung der Ausschreibungsbedingungen vornehmen zu können.

Der am 1. Juni 1995 vom NR angenommene Entschließungsantrag betreffend die weitere Vorgangsweise im Zusammenhang mit dem Semmeringbasistunnel sah eine Berichterstattung bis längstens Ende September 1995 vor.

Es war daher von seiten des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr geplant, den entsprechenden Bericht bei der ersten Sitzung des Verkehrsausschusses nach der Sommerpause vorzulegen. Dieser war für den 31.10.1995 vorgesehen ( letzter Sitzungstermin war der 17.5.1995). Aufgrund der mit 13.10.1995 erfolgten Auflösung des Parlamentes wurde aber diese Sitzung abgesagt, sodaß meinem Amtsvorgänger keine Möglichkeit blieb, den Bericht vorzutragen.

Keinesfalls war aber beabsichtigt, den Nationalrat zu mißachten.

Derzeit stellt sich die Situation so dar, daß aufgrund der Diskontinuität zwischen den Gesetzgebungsperioden eine Berichtspflicht gegenüber dem NR aufgrund des oa.Entschließungsantrages in der nunmehrigen Gesetzesgebungsperiode nicht mehr besteht.

Durch die Beantwortung der gegenständlichen Anfrage werde ich aber nunmehr in die Lage versetzt, dem Parlament über den letzten Stand in der Angelegenheit zu berichten.

Um in die Verwirklichung des Projektes Semmering-Basistunnel auch die Privatwirtschaft einzubinden, wurde am 28. Jänner 1995 in Österreich und am 21.März 1995 in Brüssel eine Interessentensuche für die Finanzierung und den Bau diese Projektes veröffentlicht. Dabei wurde ausdrücklich angemerkt, daß eine Haftung der Republik Österreich nicht vorgesehen sei.

Aufgrund der Ausschreibung bekundeten 20 Unternehmen ihr Interesse an dem Projekt. 19 Unternehmen nahmen an einem , am 25 April 1995 stattgefundenen Interessenstag teil. An diesem erfolgte eine Präsentation des Projektes, wobei Experten für Fragen der Unternehmen zur Verfügung standen. Vermöge ihrer Größe und Marktbedeutung kann bei sieben ein ernsthaftes Bieterinteresse angenommen werden. Bei sechs Unternehmen handelt es sich um ein Bieterkonsortium, nur eine Firma tritt als Alleinanbieter auf. An ausländischen Partnern in den Konsortien finden sich deutsche, französische, und spanische Unternehmen.

Zur Erreichung einer weiteren Präqualifikation wurden den Bietern eingehende Fragen über

- die Organisationsstruktur der zukünftigen Konzessionswerber,
  - die technischen Bauabsichten,
  - die Absichten hinsichtlich der Betriebsführung und Infrastruktur
- und

-insbesondere über die beabsichtigten Finanzierungsmodelle für das Vorhaben übermittelt.

In der Zeit zwischen dem 24. August 1995 und 5. September 1995 fanden - entsprechend der international geübten Praxis bei Projekten einer derartigen Größenordnung - mit jedem der sieben verbliebenen Anbieter Konsortien eingehende weitere Detailgespräche über ide, in den ersten schriftlichen Angeboten noch nicht enthaltenen Vorstellungen der Bieter bei der Verwirklichung des Projektes statt. Soweit die den Bietern zugegangenen Fragen noch nicht beantwortet werden konnten, wird eine solche Beantwortung Gegenstand des weiteren Entscheidungsprozesses sein.

Dies ist insbesondere deswegen notwendig, da mit Ausnahme eines Bieters alle anderen erklärt hatten, daß für die Ausarbeitung von konkreten Finanzierungsmodellen ein weiterer

Informationsbedarf und vor allem eine weitere Bearbeitungszeit innerhalb der Bieterkonsortien erforderlich sei..

Die von den Bietern nur in den Grundzügen eingebrachten Finanzierungsmodelle bzw. die Bieterdarstellungen über die weitere wirtschaftliche Gestaltung eines verwirklichten Projektes lassen drei grundsätzliche, von den Bieterkonsortien ins Auge gefaßte Modelle, erkennen:

-Das Modell eines Ratenkaufes des Semmeringtunnels durch den Fahrwegbetreiber bzw. die den Fahrweg bereitstellende Institution in Form einer privaten Vorfinanzierung. Dieses von einem Bieter vorgeschlagene Modell ist nur auf den Bauauftrag für das Projekt abgestellt.

-Modell der privaten Finanzierung des Baues und Betriebes und Übertragung der Strecke Gloggnitz-Mürzzuschlag sowie der bestehenden Ghegabahn an einen privaten Konzessionär (Semmering-Konzession);

Betrieb bedeutet hier ausschließlich Erhaltung des Fahrweges, nicht Fahrbetrieb.

- Modell der privaten Finanzierung des Baues und Betriebes ( Erhaltung) und Übertragung einer verlängerten Strecke bzw. einer ganzen Linie an den Konzessionär.

Grundsätzlich ist bei den beiden letztgenannten Modellen die Übernahme des Finanzierungsrisikos durch den Konzessionär ins Auge gefaßt. In welcher Art und in welchem Umfang dieses Risiko von dem zukünftigen Konzessionär getragen werden wird, hängt einerseits von dessen Risikoeinschätzung, andererseits von den Verhandlungen mit den Bieterkonsortien ab. Jedenfalls werden zur höheren Risikoübernahme durch die Bieterkonsortien noch genauere Erkenntnisse - wie sie etwa durch den Vortrieb des Probestollens zu gewinnen sind - erforderlich sein.

Im März 1996 wird die Phase 2 des Ausschreibungsprozesses gestartet, in der die Bieter einen umfangreichen und sehr detaillierten Fragenkatalog beantworten müssen, um die bisher beschriebenen grundsätzlichen Finanzierungsmodelle zu präzisieren. Auf dieser Grundlage werden in einer weiteren Auswahlstufe bzw. Prüfung die drei Bestbieter ermittelt, aus denen der beste Bieter aufgrund eines objektiven Kriterienkataloges für die Konzession vorgeschlagen wird.

Die Projektfinanzierung soll zum größten Teil durch Benützungsgebühren erfolgen. Es wird daher notwendig sein, der zukünftigen Bemessung der Benützungsgebühren den Gesamtnutzen des Projektes zugrunde zu legen. Dieser Nutzen kommt ja nicht nur der Strecke Gloggnitz - Mürzzuschlag allein, sondern der gesamten Südbahn bzw. Fahrwegbenützern - ÖBB und allenfalls Dritten - zugute.

Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr wird sich bei der Feststellung des Bestgebotes von den nachstehenden Grundsatzkriterien leiten lassen:

- Den einschlägigen Erfahrungen der Bieter bei derartigen Projekten,
- dem Ausmaß jener Bau- und Konstruktions-, Betriebs-, Verkehrs-, Einnahmen- und Finanzierungsrisiken, welches der Bieter zu übernehmen bereit ist,
- der Höhe der Gebühren, welche der Bieter bei den Fahrwegbenützern - ÖBB und anderen Unternehmen - einheben möchte und damit
- der Gesamtqualität der einzelnen technischen und finanziellen Vorschläge der Bieter.

Von grundlegender Bedeutung wird auch die Entscheidung darüber sein, ob und in welchem Ausmaß die bereits getätigten Vorarbeiten für das Projekt in Form des Erkundungsstollens bzw. die vorhandenen Genehmigungen bei einem Public-Private-Partnership-Modell in eine Konzessionsgesellschaft eingebracht werden.

Nach wie vor wird im Sinne der Interessentensuche jedoch eine weitgehend privatwirtschaftliche Finanzierung des Projektes angestrebt.

Wenngleich bei der Vergabe von Konzessionen für die Finanzierung, den Bau und Betrieb von Eisenbahnen in der angestrebten Form zumindest im zentraleuropäischen Raum neue Wege beschritten werden müssen, wird das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr doch auf Erfahrungen zurückgreifen, die bei verschiedenen Eisenbahnprojekten wie

- Erweiterung der Dockland Light-Railway/London
- Heathrow-Express/London
- West-Coast-Mainline/Großbritannien
- Kanal-Tunnel
- Transrapid / Deutschland und
- Arlandabahn/Stockholm -Flughafen

vorhanden sind.

Mit Ausnahme des Kanal-Tunnels und der Arlandabahn befinden sich alle genannten Vorhaben in einem, dem Semmering vergleichbaren Projektstadium. Im Falle der Arlandabahn wurden die notwendigen Konzessionsvorträge, sowie alle damit zusammenhängenden Übereinkommen privat-rechtlicher Art im Herbst des vergangenen Jahres unterzeichnet. Die umfassende Projektdefinition und der Bieterprozess währte bei allen diesen Projekten bzw. Bahnen im Durchschnitt mehr als drei Jahre.

Wien, am 28. März 1996  
Der Bundesminister

Erneuerungen von Seite 3 unter U100137 gespeichert!!!