

495 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XX. GP

Bericht

des Verkehrsausschusses

über den Antrag 274/A(E) der Abgeordneten Peter Rosenstingl und Genossen betreffend die organisatorische Neugestaltung des Bahninfrastrukturausbaues

Dem gegenständlichen Entschließungsantrag ist folgende Begründung beigegeben:

Die Schaffung der Schuldengesellschaft SCHIG als einheitliches Finanzierungsinstrument für ÖBB-Infrastruktur, HL-AG und BEG ist der endgültige Beweis dafür, daß es keinen sachlichen Grund für die Zersplitterung des staatlichen Eisenbahnbaues in Österreich gibt.

Mit der zuletzt gegründeten Brenner Eisenbahngesellschaft wurde ein Weg der Zersplitterung der Bahnbaufgaben fortgesetzt, der sich schon bei der HL-AG – ebenso wie bei den Straßensondergesellschaften – nicht bewährt hat und dort ständig Anlaß zu Bauskandalen gab und gibt. Die Gründung eigener Bahngesellschaften wäre allenfalls dann sinnvoll, wenn unter Beteiligung von Privaten eine echte Bahngesellschaft gegründet würde, die dann auch den Betrieb ganz oder teilweise selbst führt. Genau dies aber ist ausdrücklich nicht vorgesehen, so daß seinerzeit sogar der Rechnungshof schon eindringlich vor dieser Gründung warnte. Es muß daher genau der umgekehrte Weg eingeschlagen werden und die bestehenden staatlichen Bahninfrastrukturunternehmen zusammengeführt statt neue gegründet werden.

Die Eisenbahn-Hochleistungsgesellschaft HL-AG wurde ursprünglich als Pendant zu den Straßensondergesellschaften gegründet, um auch für die ÖBB, die keine eigene Rechtspersönlichkeit besaßen, außerbudgetäre Finanzierungen zu ermöglichen. Tatsächlich war und ist die HL-AG funktionell ohne die ÖBB undenkbar.

Mit dem Bundesbahngesetz 1992 wurde nun aber die ÖBB in die Lage versetzt, Kreditfinanzierungen selbst in Anspruch zu nehmen, andererseits – formal – in einen Infrastrukturteil, der unter anderem – ebenso – wie die HL-AG – kreditfinanzierte Infrastrukturinvestitionen tätigt, und den Absatzbereich geteilt. Es erscheint also keineswegs einsichtig, wozu parallel mehrere getrennte staatliche Bahninfrastrukturgesellschaften aufrechterhalten bleiben sollen, dies um so mehr, als die Finanzierung einheitlich aus SCHIG-Mitteln erfolgen soll.

Andererseits erfolgte die Aufteilung der ÖBB leider nur formal, was bewirkt, daß die Abgrenzung von Geldflüssen zwischen den Unternehmensteilen nicht mit der nötigen Klarheit erfolgen, ja sogar der Verkehrsminister selbst hat seinerzeit vorgeschlagen, im Zuge der Eröffnungsbilanz das Quersubventionierungsverbot, wie es im ÖBB-Gesetz vorgesehen ist, zu mißachten. Jüngstes Beispiel waren die überhöhten Rechnungen für die Bauzüge des Infrastrukturbereiches, mit denen der Absatzbereich subventioniert wurde. Diese mangelnde Trennung wiederum hat zur Folge, daß das Prinzip, die „Infrastruktur“ jedem Interessenten zu gleichen Konditionen anzubieten, um Konkurrenz im Betrieb zu schaffen, nicht funktioniert.

Aus all diesen Gründen erscheint es geboten, die Organisation des Infrastrukturausbaues der Bahn neu zu ordnen, wobei klar ist, daß dies sowohl die Auflösung des „Bauträgermodells“ HL-AG als auch eine echte Verselbständigung der Infrastruktur-Division der ÖBB bedeuten muß.

Der Verkehrsausschuß hat den gegenständlichen Entschließungsantrag in seiner Sitzung am 21. November 1996 in Verhandlung gezogen. An der Debatte beteiligten sich die Abgeordneten Peter Ro-

2

495 der Beilagen

senstingl, Rudolf Anschöber, Edith Haller, Mag. Helmut Kukacka und Winfried Seidinger sowie der Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst Dr. Rudolf Scholten.

Bei der Abstimmung fanden der Antrag 274/A(E) sowie ein von den Abgeordneten Rudolf Anschöber und Peter Rosenstingl eingebrachter Entschließungsantrag nicht die Mehrheit des Ausschusses.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuß somit den Antrag, der Nationalrat wolle diesen Bericht zur Kenntnis nehmen.

Wien, 1996 11 21

Josef Edler
Berichterstatter

Rudolf Parnigoni
Obmann