



RECHNUNGSHOF
3, DAMPFSCIFFSTRASSE 2

A-1033 Wien, Postfach 240
Tel. (01) 711 71/0 oder

Klappe Durchwahl

Fernschreib-Nr. 135 389 rh a
DVR: 0064025
Telefax 712 94 25

Bitte in der Antwort die Geschäftszahl
dieses Schreibens anführen.

ZI 3624-Pr/1/98

An das

Präsidium des
Nationalrates

Parlamentsgebäude
1017 Wien

Betrifft GESETZENTWURF	
Zl.	116-GE / 19 98
Datum: 23. Dez. 1998	
Verteilt	5.1.99 ✓

Betrifft: Entwurf einer Novelle zum Hochleistungs-
streckengesetz und zum Bundesgesetz zur
Errichtung einer "Brenner-Eisenbahn-
Gesellschaft" - Begutachtung;

Schreiben des BMWV vom 17. November 1998,
ZI 210.779/8-II/C/11-1998

D. Klauzger

In der Anlage beehrt sich der Rechnungshof, 25 Ausfertigungen seiner Stellungnahme zum
ggstl Gesetzesentwurf zu übermitteln.

Anlage

18. Dezember 1998

Der Präsident:

Fiedler

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

[Signature]



RECHNUNGSHOF
3, DAMPFSCIFFSTRASSE 2

A-1033 Wien, Postfach 240
Tel. (01) 711 71/0 oder

Klappe Durchwahl

Fernschreib-Nr. 135 389 rh a
DVR: 0064025
Telefax 712 94 25

Bitte in der Antwort die Geschäftszahl
dieses Schreibens anführen.

Zl 3624-Pr/1/98

An das

Bundesministerium für
Wissenschaft und Verkehr

Radetzkystraße 2
1031 Wien

Betrifft: Entwurf einer Novelle zum Hochleistungs-
 streckengesetz und zum Bundesgesetz zur
 Errichtung einer "Brenner-Eisenbahn-
 Gesellschaft" -

Begutachtung

Der Rechnungshof (RH) bestätigt den Erhalt des mit Schreiben vom 17. November 1998, Zl 210.779/8-II/C/11-1998, übermittelten Entwurfes einer Novelle zum Hochleistungsstreckengesetz und zum Bundesgesetz zur Errichtung einer "Brenner-Eisenbahn-Gesellschaft" und erlaubt sich, hiezu wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu den Rahmenbedingungen für Public-Private-Partnership-Modelle:

Den Erläuterungen zufolge sollen in die beiden Gesetze "Bestimmungen zur Ermöglichung von Modellen einer Drittbeteiligung" aufgenommen werden. Diese Bestimmungen beschränken sich im wesentlichen darauf, daß sowohl die HL-AG (§ 8a neu) als auch die Brenner-Eisenbahn-GmbH (§ 4a neu) durch Verordnung ermächtigt werden können, Planungen und Bauleistungen für Dritte durchzuführen, sofern dies sowohl verkehrspolitisch als auch für die genannten Gesellschaften zweckmäßig ist und im Falle von Bauführungen die Kostentragung sichergestellt ist. Die vorgeschlagenen Regelungen geben sohin nicht einmal Aufschluß über die Grundzüge des Finanzierungsablaufes im allgemeinen und den Umfang und Inhalt der Risikotragung im besonderen. Das gleiche gilt im übrigen für die Frage, unter welchen Voraussetzungen die Sicherstellung der Kostentragung angenommen werden darf.

Im übrigen sollte auch dafür Vorsorge getroffen werden, daß vor Erlassung der einschlägigen Übertragungs- bzw Ermächtigungsverordnungen nicht nur die Art, der Umfang sowie die Kosten- und Zeitpläne der jeweiligen Vorhaben glaubhaft dargelegt werden, sondern gleichzeitig auch Wirtschaftlichkeitsberechnungen und die Ergebnisse des für den Bundesverkehrswegeplan jeweils geltenden Bewertungsverfahrens in nachvollziehbarer Form vorliegen und diese Unterlagen auch fortgeschrieben werden. Eine vergleichbare Ergänzung wäre im Interesse der gebotenen Vereinheitlichung auch in § 2 Abs 2 des Bundesbahngesetzes vorzunehmen.

Abschließend erlaubt sich der RH noch den Hinweis auf die zur Zeit unterschiedliche Formulierung in § 8 Abs 2 des Hochleistungstreckengesetzes einerseits, in dem vom gesamtwirtschaftlichen Interesse gesprochen wird, und in § 3 Abs 2 des Bundesgesetzes zur Errichtung einer "Brenner-Eisenbahn-Gesellschaft" andererseits, in welchem vom gemeinwirtschaftlichen Interesse die Rede ist.

2. Zu den Ausführungen über die Kostenfolgen:

Der Hinweis, daß im Falle der Realisierung eines PPP-Finanzierungsmodelles nicht mit Mehrausgaben zu rechnen ist, sondern vielmehr als Folge der Einbeziehung finanzieller Mittel Dritter mehr Hochleistungstreckenvorhaben verwirklicht werden können, vermag der RH in dieser allgemeinen Form nicht zu folgen. Vor allem deshalb nicht, weil die Realisierung eines PPP-Finanzierungsmodelles zumeist mit einem (zeitlich befristeten) Verzicht auf marktorientierte Einnahmen bzw mit laufenden Zuzahlungen der öffentlichen Hand verbunden ist. Daraus ergibt sich jedenfalls das Erfordernis, vor der Umsetzung eines konkreten PPP-Projektes die erwarteten Ausgaben- und Einnahmenströme nachvollziehbar offenzulegen. Zu diesem Hinweis sieht sich der RH auch aufgrund der beim Projekt "Semmering-Basistunnel" gewonnenen Erfahrung veranlaßt, daß im Falle des Auftretens mehrerer Rechtsträger (BMWV, ÖBB, HL-AG, SCHIG) sich keiner der Beteiligten letztlich für den Nachweis und die laufende Fortschreibung von Projektschätzungen, Wirtschaftlichkeitsberechnungen und Erfolgskontrollen voll verantwortlich fühlt.

Im gegebenen Zusammenhang erlaubt sich der RH noch den abschließenden Hinweis, daß nach der nunmehr abgeschlossenen Entwicklung eines Bewertungsverfahrens im

RECHNUNGSHOF, ZI 3624-Pr/1/98

- 3 -

Rahmen des zukünftigen Bundesverkehrswegeplanes auf dieses Instrumentarium nicht länger verzichtet werden sollte.

Von dieser Stellungnahme werden ue 25 Ausfertigungen dem Präsidium des Nationalrates und je zwei Ausfertigungen dem Bundesministerium für Finanzen sowie Herrn Staatssekretär im Bundesministerium für Finanzen, Dr Wolfgang Ruttenstorfer, übermittelt.

18. Dezember 1998

Der Präsident:

Fiedler

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

