

Hubert Gorbach
 Radetzkystraße 2, A-1030 Wien
 Telefon +43 (1) 711 62-8000
 Telefax +43 (1) 713 78 76
 hubert.gorbach@omvit.gv.at
 GZ. 10000/4-CS3/04

**XXII. GP-NR
 1325/AB**

2004-03-15

zu 1326/J

Bundesministerium
 für Verkehr,
 Innovation und Technologie

Der Bundesminister

An den
 Präsidenten des Nationalrates
 Dr. Andreas Khol

Parlament
 1017 Wien

Wien, 11. März 2004

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1326/J-NR/2004 betreffend finanzielle Krise der Privatbahnen durch fehlende Kontinuität bei der Privatbahnhörderung des Bundes, die die Abgeordneten Dr. Moser, Freundinnen und Freunde am 21. Jänner 2004 an mich gerichtet haben, beehe ich mich wie folgt zu beantworten:

Im Allgemeinen

Die Anfrage bzw. auch die Einleitung der Anfrage weist darauf hin, dass die Finanzierungsbeiträge gemäß Privatbahngesetz als verlorener Zuschuss zum Betrieb eines Unternehmens gesehen werden. Tatsächlich stellt jede Förderung darauf ab, dass vor Zusage ein Projekt definiert wird, und für dieses spezielle Projekt ein Finanzierungsbeitrag gewährt wird. Dies gilt auch für die Finanzierungsbeiträge gemäß Privatbahngesetz. Daher ist es unverständlich, wenn in der gegenständlichen Anfrage davon gesprochen wird, dass ein Ausbleiben einer Förderung finanzielle Krisen bei den Privatbahnen verursacht.

Darüber hinaus darf festgestellt werden, dass etwaige finanzielle Krisen nicht Schuld des Bundes sind, der zum einen immer wieder darauf hingewiesen hat, unter welchen Bedingungen die Finanzierungsmittel zu verwenden sind und zum anderen im Jahr 2003 definitiv die Privatbahnen davon informiert hat, dass Finanzierungsbeiträge für Infrastrukturinvestitionen nur dann gewährt werden, wenn das zugehörige Übereinkommen von den Privatbahnen unterschrieben wird. Die Finanzierungsbeiträge für Erhaltungsmaßnahmen wurden auch im Jahr 2003 in der bisher gepflogenen Art und Weise überwiesen.

Die als dramatisches Beispiel angeführte LILO hat, entgegen den Bestimmungen des Privatbahngesetzes und entgegen den Informationen durch die Vertreter des Verkehrsressorts, Finanzierungsmittel für absatzseitige Investitionen verwendet. Diese im Zuge einer Besprechung mit der LILO bekannt gewordene Situation wurde seitens der Vertreter des Verkehrsressorts nicht zum Anlass genommen die LILO von allen Forderungen zu sperren, sondern es wurden gemeinsam mit dem Vorstand Lösungsmöglichkeiten erarbeitet, die letztlich eine Abfederung der vollen Härte für die LILO ermöglicht hätten.

Zu Ihren einzelnen Fragen darf ich wie folgt Stellung nehmen:

GZ. 10000/4-CS3/04

**Frage 1:**

Wurde der langjährigen beiderseitigen Gepflogenheiten entsprechende Förderungsbetrag des Bundes für die Linzer Lokalbahn AG gemäß Privatbahngesetz für 2003 von 1,78 Mio Euro mittlerweile überwiesen? Wenn ja, wann, wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Ich verweise auf meine allgemeinen Ausführungen, wonach Förderungs- bzw. Finanzierungsbeiträge nicht als Zuschuss zum Betrieb eines Unternehmens sondern projektbezogen gewährt werden. Daher entspricht es nicht einer langjährigen Gepflogenheit, dass Mittel gewährt werden, sondern es ist ein Finanzierungsübereinkommen die Grundlage für die Gewährung dieser Mittel.

Der Linzer Lokalbahn AG wurde am 7. Mai 2003 ein Übereinkommen zur Mitfinanzierung von Investitionen für die Schieneninfrastruktur angeboten; erst mit Unterschrift unter das Finanzierungsübereinkommen konnte eine Zahlung geleistet werden. Nach Vorliegen der Unterschrift des Generaldirektors der LILO erfolgte seitens meines Ressorts umgehend der Zahlungsauftrag an die Buchhaltung.

Frage 2:

Wurde bzw. wird dieser Betrag um die zwischenzeitlich angefallenen Finanzierungskosten des Unternehmens erhöht, und wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Wie bereits in der Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 1316/J-NR/2004 vom 13. Jänner 2004 ausgeführt, sehe ich keine Veranlassung den Finanzierungsbeitrag des Bundes um die Kosten der Zwischenfinanzierung zu erhöhen, da bei ausreichender Beachtung der Sorgfaltspflicht vor Abschluss eines Finanzierungsübereinkommens keine Aufwendungen getätigt werden können und der Bund keineswegs für die Verzögerungen beim Abschluss des Finanzierungsübereinkommens verantwortlich zu machen ist.

Frage 3:

Wieso ist die Aufbringung der nach dem Privatbahngesetz vorgesehenen Fördermittel offenbar enorm schwierig, wenn es doch zugleich beispielsweise kein Problem ist, in Wahlkampfzeiten im FPÖ-Sympathisantenkreis Mittel in Millionenhöhe aus dem für die Koralmbahn vorgesehenen Budget zweckentfremdet in Straßenbauprojekte des Landes Kärnten umzulenken?

Antwort:

Die Aufbringung von Fördermitteln nach dem Privatbahngesetz ist dann kein Problem, wenn sich die Vertragspartner auf ein Übereinkommen einigen und dieses von allen Vertragspartnern auch unterfertigt wird. Wie aus den Bundesrechnungsabschlüssen der vergangenen Jahre ersichtlich ist, wurden die Finanzierungsbeiträge des Bundes immer angewiesen und zwar zu dem Zeitpunkt, der gemeinsam mit den Privatbahnen festgelegt wurde und zu dem tatsächlich ein Bedarf an diesen Mitteln bestand.

Auch im Jahr 2003 wurden die Finanzierungsmittel angewiesen, sobald die Finanzierungsübereinkommen von den Vertragspartnern gefertigt wurden. Warum gerade in Oberösterreich der Abschluss der Übereinkommen besonders lange dauert entzieht sich meiner Kenntnis, fest steht jedoch, dass die oberösterreichischen Privatbahnen das

GZ. 10000/4-CS3/04



Finanzierungsübereinkommen erst am 13. Jänner 2004 gefertigt haben und mit gleichem Datum auch die Anweisung der Finanzierungsbeiträge des Bundes erfolgte.

Frage 4:

Welche anderen Förderungsbeträge des Bundes für 2003 nach dem Privatbahngesetz wurden den Privatbahnunternehmen Österreichs wann überwiesen?

Antwort:

Gemäß Privatbahngesetz werden bei den Privatbahnen auch gemeinwirtschaftliche Leistungen bestellt, für welche vereinbarungsgemäß monatliche Akontierungen vorgesehen sind. Diese monatlichen Akontierungen wurden im Jahr 2003 geleistet und werden auch im Jahr 2004 durchgeführt, nachdem alle Privatbahnen die entsprechenden Leistungen laufend erbringen.

Darüber hinaus wurden im Jahr 2003 auch monatliche Zahlungen für Erhaltungsaufwendungen der Privatbahnen für die Infrastruktur geleistet.

Frage 5:

Welche weiteren Überweisungen für 2003 sind für wann vorgesehen?

Antwort:

Seitens des bmvit wurden im Jahr 2003 alle vertraglich vereinbarten Zahlungen und finanziellen gesetzlichen Verpflichtungen erfüllt.

Frage 6:

Was ist der Inhalt im Wortlaut des Schreibens Ihres Hauses an die Linzer Lokalbahn AG vom 12.11.2003, Zi. 280.511/5-II/FC/03?

Antwort:

Das Schreiben ist die schriftliche Zusammenfassung der, in der Einleitung erwähnten, Besprechung mit der Geschäftsführung der Linzer Lokalbahn AG. Vom Generaldirektor der LILO wurde damals festgestellt, dass die Vorgangsweise im 4. mittelfristigen Investitionsprogramm (4. MIP) anders gehandhabt wurde als im 5. mittelfristigen Investitionsprogramm (5. MIP) und somit ein Vertrauensbruch bestünde. Tatsache ist jedoch, dass während der Laufzeit des 4. MIP die gesetzliche Basis geändert wurde. Das 4. MIP anzupassen, hätte einen Vertrauensbruch bedeutet, aus diesem Grund ist auch keine Anpassung der Finanzierungsverträge erfolgt. Bei Abfassung der Übereinkommen für das Folgeprogramm (5. MIP) waren jedoch die gesetzlichen Vorgaben einzuhalten, gegen die sich allerdings der Generaldirektor wehrte.

Ergänzend zur gesetzlichen Grundlage für die Abfassung der Übereinkommen, haben die Vertreter meines Ressorts in allen Sitzungen und Besprechungen mit Vertretern der Privatbahnen und auch im Beisein des Generaldirektors der LILO auf die neue gesetzliche Situation hingewiesen und auch darauf hingewiesen, dass diese gesetzlichen Vorgaben im 5. MIP zur Anwendung gelangen werden.

Mein Ressort hat in all den Jahren bis einschließlich 2002 regelmäßige Zahlungen an die Privatbahnen zum vereinbarten Termin, für die Durchführung der geplanten und dem bmvit von den Privatbahnen genannten Projekte, geleistet. Die verspätete Zahlung im Jahr 2003 ist wie in Frage 1 dargestellt nur durch die Verzögerung beim Abschluss des zugehörigen Übereinkommens entstanden und kann daher keinesfalls dem Bund angelastet werden.

GZ. 10000/4-CS3/04



In der oben genannten Besprechung wurde seitens des Generaldirektors der LILO bekannt gegeben, dass die vom Bund gewährten Finanzierungsbeiträge tatsächlich nicht in der vorgesehenen Weise verwendet wurden, sondern, statt für Infrastrukturvorhaben, für den Bau einer Werkstätte für die Triebfahrzeugwartung (ist nach den für die Eisenbahnen gültigen Definition eine absatzseitige Investition, deren Förderung dezidiert durch die Privatbahngesetznovelle 1999 ausgeschlossen ist) eingesetzt wurden.

Der die Besprechung führende Mitarbeiter meines Ressorts hat dem Generaldirektor der LILO drei Möglichkeiten für eine Lösung dieser Problematik angeboten, obgleich die Alternative dazu, Kürzung der Finanzierungsmittel um den entsprechenden Betrag, sehr wohl rechtlich möglich gewesen wäre.

Zum Folgeinvestitionsprogramm - 6. mittelfristiges Investitionsprogramm - wurde seitens meines Ressorts darauf hingewiesen, dass, auch wenn das Privatbahngesetz derzeit noch nicht beschlossen wurde, es sehr wohl die Möglichkeit gibt, bereits die notwendigen Voraussetzungen zu leisten, d.h. Investitionsprogramme zu erarbeiten und gegebenenfalls auch bereits mit meinen Mitarbeitern in einer ersten Phase abzustimmen. Dies war bis zu diesem Zeitpunkt nicht der Fall.

Frage 7:

Gibt es vergleichbare Schreiben an andere Privatbahnunternehmen, und wenn ja, was ist deren Inhalt im Wortlaut?

Antwort:

Nein, es gibt keine vergleichbaren Schreiben an andere Privatbahnunternehmen, da diese Problematik nur bei der LILO aufgetreten ist.

Frage 8:

Was im einzelnen veranlasst Sie zur in diesem Schreiben verwendeten wettbewerbs- und beihilfenrechtlichen Argumentation?

Antwort:

Meine Argumente resultieren aus der Wettbewerbs- und Beihilfenrechtslage in Österreich und der Europäischen Union.

Frage 9:

Was im einzelnen sind die Gründe für die bei weitem nicht zeitgerechte Überweisung des erwähnten Betrags für 2003 an die Linzer Lokalbahn AG?

Antwort:

Die Gründe habe ich in der Beantwortung der vorhergehenden Fragen ausführlich dargelegt.

Frage 10:

Können Sie ähnliche Vorkommnisse zulasten des Investitionsverhaltens und damit der Angebotsqualität im Privatbahnbereich für 2004 ausschließen, wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Da die Gründe für diese verspätete Zahlung nicht in meinem Ressort zu suchen sind, kann ich dies nicht ausschließen.

GZ. 10000/4-CS3/04

**Frage 11:**

Wann wurde Ihr letzter Bericht über die von Ihnen bestellten gemeinwirtschaftlichen Leistungen vorgelegt?

Antwort:

Der letzte Bericht wurde im September 2003 vorgelegt.

Frage 12:

Wann wird der nächste Bericht über die von Ihnen bestellten gemeinwirtschaftlichen Leistungen vorgelegt?

Antwort:

Eine Vorlage des nächsten Berichtes erfolgt nach Abnahme und Überprüfung der Abrechnungen aller Eisenbahnunternehmen, voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2004.

Frage 13:

In welcher Weise wird künftig seitens des Bundes die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen bei Privatbahnen erfolgen?

Antwort:

Die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen bei Privatbahnen wird - analog zu jener der ÖBB - mit Vertrag erfolgen.

Frage 14:

Werden Sie im Rahmen des neuen Privatbahngesetzes Gleichbehandlung zwischen den ÖBB und den Privatbahnen in der Frage der Zuschussleistung für die Bereitstellung der Schieneninfrastruktur herstellen, und wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Als Voraussetzung für die Finanzierung der Infrastruktur gilt die Frage, „wer ist Eigentümer der Infrastruktur?“ Nachdem bei den ÖBB der Bund als 100 % - Eigentümer auch Eigentümer der Infrastruktur ist, hat der Bund durch die Eigentümerschaft auch eine 100 %ige Finanzierungsverpflichtung.

Fast alle Privatbahnen sind Eigentümer einer Infrastruktur, an der der Bund weder direkt noch indirekt – über eine Beteiligung – Eigentümer ist. Bundesseitig wird dennoch eine Förderung für Investitionen und Erhaltungsmaßnahmen gewährt. Ich denke, dass damit mehr als eine Gleichstellung zu Gunsten der Privatbahnen erreicht wurde.

Das Privatbahngesetz wird in weiterer Folge dem Nationalrat zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Frage 15:

Können Sie die vom Bundesminister für Finanzen in seiner Stellungnahme im Begutachtungsverfahren zum neuen Privatbahngesetz angedeuteten Kürzungen der nach dem Privatbahngesetz zur Verfügung gestellten, infolge der jahrelangen Deckelung ohnedies real schrumpfenden Mittel a) für 2004, b) für die Folgejahre ausschließen?

GZ. 10000/4-CS3/04

**Antwort:**

Für 2004 konnte ich in den Verhandlungen einen gleich hohen Betrag wie für 2003 für die Privatbahnen erreichen. Für die Folgejahre werde ich mich dafür einsetzen, eine Einigung auf einen höheren Finanzierungsbeitrag für die Privatbahnen zu erzielen. Ich kann allerdings derzeit nicht den Budgetverhandlungen und den Beschlüssen des Nationalrates voreilen und Zusagen über ein Budget nach dem Jahr 2004 machen.

Frage 16:

Warum wird die Refundierung der Bus-Maut im Bundesstraßennetz aus bestehenden Mitteln zur Förderung des ÖPNRV finanziert, was de facto eine Einschränkung des Spielraums für Angebotsausweitungen darstellt?

Antwort:

Die Finanzierung der Bus-Maut erfolgt de facto aus jenen Mitteln die durch Wegfall der §10 - Förderung des ÖPNRV-Gesetzes frei wurden. Darüber hinaus handelt es sich um Linienverkehrsleistungen, die im ÖPNRV geleistet werden, die Alternative wäre die Fahrpreiserhöhung im ÖPNRV bei Buslinien gewesen.

Frage 17:

Werden die Mittel nach den §§ 24 und 26 ÖPNRV-G a) 2004, b) 2005 in zumindest unveränderter Höhe gegenüber 2003 zur Verfügung stehen, und wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Im Bundesvoranschlag 2004 erfolgte gegenüber 2003 keine Kürzung der für die Aufgaben nach den §§ 24 und 26 ÖPNRV-Gesetz zur Verfügung gestellten Mittel. Was das Jahr 2005 betrifft, kann ich - wie bereits in Fragepunkt 15 angesprochen - nicht den Budgetverhandlungen und den Beschlüssen des Nationalrates voreilen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Walter" or a similar name.