



REPUBLIK ÖSTERREICH  
HUBERT GORBACH  
VIZEKANZLER  
Bundesminister  
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXII. GP-NR  
2349 /AB

2005 -02- 02

zu 2369/J

An den  
Präsidenten des Nationalrates  
Dr. Andreas Khol  
Parlament  
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0023-I/CS3/2004 DVR:0000175

Wien, am 01. Februar 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2369/J-NR/2004 betreffend Vollzug des Bundesbahnstrukturgesetzes, die die Abgeordneten Petra Bayr und GenossInnen am 2. Dezember 2004 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Mit Inkrafttreten der durch das Bundesbahnstrukturgesetz 2003 beschlossenen Änderungen des Bundesbahngesetzes 92 wurde das Unternehmen ÖBB endgültig in die wirtschaftliche Unabhängigkeit entlassen.

**Einflussnahmen oder Weisungen jeglicher Art – auch im Katastrophenfall – sind nunmehr ausgeschlossen.**

Die Wahl von Geschäftsfeldern und Marktstrategien unterliegen ausschließlich der freien Entscheidung der zuständigen Unternehmensorgane, welche den einschlägigen aktienrechtlichen bzw. gesellschaftsrechtlichen Bestimmungen und Verantwortungen unterliegen.

Was nun das Interpellationsrecht anlangt, so darf ich Ihnen mitteilen, dass gemäß Art. 52 Abs. 2 B-VG ein solches nach Art. 52 Abs. 1 B-VG hinsichtlich aller Unternehmungen, für die der Rechnungshof nach Art. 126b Abs. 2 B-VG ein Prüfungsrecht hat, besteht. Allerdings bezieht sich dieses nur auf die Rechte des Bundes (zB. Anteilsrecht in der Hauptversammlung einer Aktiengesellschaft) und die Ingerenzmöglichkeiten seiner Organe, nicht jedoch auf die Tätigkeit der Organe der juristischen Person, die von den Eigentümervertretern bestellt wurden.

Ich habe daher Ihre Anfrage an die ÖBB-Holding AG weitergeleitet, die Stellungnahmen übermittelt hat, welche meiner Anfragebeantwortung zugrunde liegen:

**Frage 1:**

Wann wurde der gemäß § 54 Abs. 2 bis 30. Juni 2004 erstmals vorzulegende 6-jährige Rahmenplan für Schieneninfrastrukturinvestitionen 2005 – 2010 tatsächlich vorgelegt?

**Antwort:**

Ein Vorschlag der ÖBB für den erstmals vorzulegenden Rahmenplan 2005 - 2010 wurde mit Schreiben der ÖBB-Holding AG vom 28. Juni 2004 vorgelegt.

**Frage 2:**

Liegt die Zustimmung des BMVIT und BMF für diesen 6-jährigen Rahmenplan bereits vor?

**Antwort:**

Der Rahmenplan 2005 - 2010 war Gegenstand intensiver Beratungen zwischen bmvit, BMF und den beteiligten Infrastrukturgesellschaften und liegt nunmehr in abgestimmter Form vor.

**Frage 3:**

Welche Beiträge von Dritten, insbesondere den betroffenen Gebietskörperschaften sind Gegenstand dieses 6-jährigen Rahmenplanes?

° Mit welchen Gebietskörperschaften wurden

° wann

° welche Beiträge

zu den Investitions- bzw. Bereitstellungskosten gemäß 6-jährigem Rahmenplan vereinbart?

**Antwort:**

Um die Vollständigkeit zu garantieren wurden sämtliche mit anderen Gebietskörperschaften bereits früher vertraglich vereinbarten Vorhaben (im Wesentlichen Nahverkehrsvorhaben) und Programme (Lärmschutz Bestandsstrecken, Park&Ride) in der vorgesehenen Realisierungsform in den Rahmenplan aufgenommen. Daraus ergeben sich im Zeitraum 2005 - 2010 vorerst Kostenbeiträge von rd. 206 Mio €. Weiters erfolgen laufend Verhandlungen mit den Gebietskörperschaften, sodass für den angeführten Zeitraum weitere Kostenbeiträge zu erwarten sind.

Zusätzlich leisten die Länder Steiermark und Kärnten für die forcierte Realisierung der Koralmbahn einen Kostenbeitrag von je 140 Mio €. Davon entfallen auf den Zeitraum 2005 - 2010 rd. 47 Mio €. Das diesbezügliche Übereinkommen wurde am 15. Dezember 2004 unterzeichnet.

Für die Jahre 2005 und 2006 können betreffend die TEN-Zuschüsse als Kostenbeiträge Dritter für Verkehrsvorhaben derzeit keine genauen Angaben gemacht, sondern nur Schätzungen angegeben werden. Insbesondere hängt die Höhe der Zuschüsse vom Fortschritt der österreichischen Vorhaben im Mehrjährigen Programm (MIP) ab.

Für 2005 und 2006 könnten Verkehrsvorhaben, die Österreich betreffen, ca. 40 bis 44 Mio. € an TEN-Zuschüssen erhalten.

**Frage 4:**

Wie hoch sind gemäß diesem Rahmenplan

- die Kapazitäten auf den einzelnen Hauptstreckenabschnitten der ÖBB?
- die erwarteten Verkehrszuwächse auf den einzelnen Hauptstreckenabschnitten der ÖBB?
- die Kosten in Gegenüberstellung zum Nutzen der einzelnen Projekte?
- die Zahl der Züge gemäß dem Betriebsprogramm der einzelnen Projekte?
- die maßgeblichen Qualitätskriterien durch diese Projekte (z.B. Fahrzeitverkürzung, Kapazitätzuwachs, Achslast alt-neu, Lichtraumprofile alt-neu usw.)

**Antwort:**

Bis 2004 waren Eisenbahninfrastrukturvorhaben per Verordnung an die einzelnen Errichtungsgesellschaften zur Planung und/oder zum Bau zu übertragen. Diese Übertragungen erfolgten in den Jahren 2002 bis 2004 auf Grundlage des Generalverkehrsplanes Österreich 2002 (GVP-Ö). Die diesbezüglichen Übertragungsverordnungen sind mit Ablauf des 31. Dezember 2004 außer Kraft getreten.

Gemäß den Bestimmungen des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 waren die bereits der HL-AG und der BEG übertragenen Vorhaben, die nicht bis spätestens 31. Dezember 2004 abgeschlossen sind, jedenfalls in den Rahmenplan aufzunehmen, während für die bereits den ÖBB übertragenen Vorhaben die Möglichkeit der Aufnahme in den Rahmenplan bestand.

Der für die Jahre 2005 - 2010 gültige Rahmenplan war daher unter Berücksichtigung der Festlegungen des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 und der vorgegebenen finanziellen Rahmenbedingungen zu erstellen. Daraus ergibt sich, dass der Rahmenplan 2005 - 2010 im Wesentlichen Vorhaben enthält, die sich bereits in Bau befinden bzw. für welche bereits wesentliche Vorarbeiten getätigt wurden.

Generell ist zu bemerken, dass bereits in der Studien- und in der Planungsphase eines Projektes unter anderem auch der erwartete betriebswirtschaftliche Nutzen ermittelt wird, um Entscheidungsgrundlagen bezüglich der Wirtschaftlichkeit und der Zweckmäßigkeit zu bieten. Die jeweiligen Rahmenbedingungen, wie die zu Grunde gelegten Annahmen über Verkehrserwartungen, Betriebskonzepte und Zugzahlen, Infrastrukturbenützungsentgelte, Kosten und Erlöse etc., können sich naturgemäß im Laufe der Jahre nach der Investitionsentscheidung verändern.

In den Jahren 1999 - 2000 wurden eine betriebswirtschaftliche und volkswirtschaftliche Evaluierung von sinnvoll zusammengefassten Netzteilen durchgeführt. Diese Evaluierung ist als eine der Grundlagen für den Generalverkehrsplan GVP-Ö herangezogen worden.

Weiters ist darauf hinzuweisen, dass die ÖBB schon jetzt und insbesondere in Zukunft nicht als einziges Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Schienenverkehrsmarkt agieren. Daher kann der Gesamtnutzen einer neuen Infrastruktur nicht ohne Weiteres einem einzelnen Eisenbahnunternehmen zugeordnet werden, wobei die Aufteilung des Transportaufkommens auf die einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen von deren kaufmännischen Verhalten am Verkehrsmarkt abhängig ist.

**Fragen 5 und 8:**

Liegt bereits ein Ersuchen der ÖBB – Infrastruktur Betrieb AG über einen Zuschuss für die Erfüllung ihrer Aufgaben gemäß § 42 Abs. 1 des Bundesbahnstrukturgesetzes vor?

Liegt bereits ein 6-jähriger Vertrag gemäß § 42 Abs. 2 des Bundesbahnstrukturgesetzes (Zuschuss zum Infrastrukturbetrieb) der gemäß § 54 Abs. 5 „rechtzeitig vor dem 1. Jänner 2005 abzuschließen“ ist, vor?

- Wenn nein,
- warum nicht?
- Bis wann wird er voraussichtlich vorliegen?
- Wenn ja,
- seit wann?

- Wie hoch ist der darin geregelte Betriebszuschuss des Bundes jeweils für die Jahre 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010 und wie hoch sind in den einzelnen Jahren die Abweichungen vom im Ersuchen (gem. § 42 Abs. 1) begehrten Betriebszuschuss?
- Wie hoch ist das genehmigte Benutzungsentgelt für die einzelnen Jahre von 2005 bis 2010?
- Welche Rationalisierungen sind darin genehmigt?
- Welcher Personalstand ist für die einzelnen Jahre festgelegt?
- Welche
- Benutzungsentgeltkategorien und -sätze sowie
- Kategorien und Sätze sonstiger Leistungen
- wurden bis jetzt und wann vom BMVIT gem. BB-Strukturgesetz § 46 genehmigt?

**Antwort:**

Der Zuschussvertrag gem. § 42 BBG ist nach langwierigen Verhandlungen im Wesentlichen abgestimmt. Die Fixierung der endgültigen Zuschuss Höhe für 2005 war an die definitiven Festlegungen im Spaltungs- und Übernahmevertrag gebunden, der von den Organen der ÖBB in der AR-Sitzung vom 15.12.2004 endgültig fixiert, zum Firmenbuch eingereicht und samt aller ergänzenden Unterlagen nunmehr in der ÖBB zur Einsicht aufgelegt wurde.

Der Geschäftsplan stellt eine Beilage zum genannten Vertrag dar. Die Höhe des Betriebszuschusses wird jährlich festgelegt. Die geplanten Benutzungsentgelte, Rationalisierungen bzw. der Personalstand ergeben sich aus dem Geschäftsplan. Hinsichtlich der Benutzungsentgeltkategorien und -sätze wurde bis dato von den ÖBB jährlich im Vorhinein ein Vorschlag ausgearbeitet und dem bmvit/BMF zur Genehmigung vorgelegt.

**Frage 6:**

Liegt bereits ein 6-jähriger Geschäftsplan der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG, der gemäß § 54 Abs. 4 erstmals spätestens mit Ablauf des 30. Juni 2004 zu erstellen gewesen wäre, als Grundlage für ein solches Ersuchen vor?

Wenn ja,  
seit wann?

Wie hoch ist der darin begehrte Betriebszuschuss jeweils für die Jahre 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010?

**Antwort:**

Der Geschäftsplan der Infrastruktur Betriebs AG liegt bereits seit einiger Zeit vor, war allerdings Gegenstand intensiver Diskussionen, in die natürlich auch die übrigen Businesspläne einzubeziehen waren. Der zuletzt bekannt gegebene Zuschussbedarf beträgt 1.006 Mio. € pro Jahr (ohne Rationalisierungseffekte).

**Frage 7:**

Wie hoch ist das geplante Benutzungsentgelt für die einzelnen Jahre von 2005 bis 2010?

Welche Rationalisierungen sind darin genannt?

Wenn nein,  
warum nicht?

Bis wann wird er voraussichtlich vorliegen?

Auf welcher Basis wird dann ein Vertrag gemäß BB-Strukturgesetz § 42 Abs. 2 der gemäß § 54 Abs. 5 rechtzeitig vor dem 1.1.2005 abzuschließen ist, verhandelt?

**Antwort:**

Das Benützungsentgelt ist eine der zentralen Stellgrößen für die Budgets sämtlicher Tochtergesellschaften der ÖBB Holding AG. Dementsprechend wurde diese Größe im Rahmen der Businessplandiskussion mehrfach modifiziert – zuletzt kurz vor Verabschiedung des Spaltungs- und Übernahmungsvertrages am 15.12.2004. Der aktuelle Startwert liegt nunmehr bei 370,1 Mio. € und erhöht sich jährlich auf 514 Mio. €. Der Anstieg über diese Sechsjahresperiode lässt deutlich den Druck auf die angestrebten Rationalisierungen erkennen.

Die ÖBB Holding AG gibt dazu folgende Daten bekannt:

2005	2006	2007	2008	2009	2010
370,1	395,7	425,2	453,2	481,9	514,0

Personalstand \*):

2005	2006	2007	2008	2009	2010
19.304	18.375	17.751	17.104	16.582	16.092

\*) Geringfügige Änderungen der Mitarbeiteranzahl sind auf Grund der Zuordnung im Rahmen der Umstrukturierung noch möglich.

**Frage 9:**

Wann wurde die ÖBB-Dienstleistungs GmbH im Firmenbuch angemeldet?

**Antwort:**

Die Dienstleistungs-GmbH wurde am 28.9.2004 zum Firmenbuch angemeldet. Die Abspaltung des Dienstleistungsbereiches wurde am 6.10.2004 ins Firmenbuch eingetragen.

**Frage 10:**

Wie hoch ist der Buchwert der übernommenen Dienstleistungsteilbetriebe, um den das Gründungstammkapital von 35.000,- EURO zu erhöhen ist?

**Antwort:**

Die gegenständliche Frage unterliegt nicht dem Interpellationsrecht.

**Frage 11:**

Wie hoch sind die Buchwerte

- ° des von der ÖBB-Personenverkehr AG übernommenen Teilbetriebes Personenverkehr,
  - ° des von der Rail Cargo Austria AG übernommenen Teilbetriebes Güterverkehr,
  - ° des von der ÖBB-Traktion GmbH übernommenen Teilbetriebes Traktion,
  - ° des von der ÖBB-Technische Services GmbH übernommenen Teilbetriebes Technische Services,
  - ° des von der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG übernommenen Teilbetriebes Schieneninfrastruktur Betrieb
- um welche die jeweiligen Grundkapitalbeträge bzw. Stammkapitalbeträge zu erhöhen sind?

**Antwort:**

Die gegenständliche Frage unterliegt nicht dem Interpellationsrecht.

**Frage 12:**

Zu wie viel % ist die ÖBB-Personenverkehr AG und die Rail Cargo Austria AG jeweils an der ÖBB-Traktion GmbH und an der ÖBB-Technische Services GmbH beteiligt?

**Antwort:**

Die Personenverkehrs-AG hält 49 % und die Rail Cargo Austria AG hält 51 % der Anteile an der ÖBB Technische Services GmbH. Bei der ÖBB Traktions GmbH ist der Anteilsschlüssel umgekehrt: 51 % Personenverkehrs-AG und 49 % RCA.

**Frage 13:**

Gibt es bereits Verträge oder Übereinkommen zwischen der ÖBB-Personenverkehr AG, der Rail Cargo Austria AG und deren gemeinsamen Töchtern über die Inanspruchnahme und Aufteilung deren Leistungen? Wann wurden welche Verträge abgeschlossen?

**Antwort:**

Die gegenständliche Frage unterliegt nicht dem Interpellationsrecht.

**Frage 14:**

Mit welchen Teilunternehmen des ÖBB-Konzern wurden wann Vereinbarungen mit der ÖBB-Dienstleistungs GmbH gem. BB-Strukturgesetz § 20 Abs. 2? Welche Leistungen sind darin geregelt?

**Antwort:**

Die gegenständliche Frage unterliegt nicht dem Interpellationsrecht.

**Frage 15:**

Welche Strompreise wurden zwischen der ÖBB-Infrastruktur-Betrieb AG und der ÖBB (deren Rechtsnachfolgerin die ÖBB-Infrastruktur-Bau AG ist) vereinbart?

Wann werden die Eröffnungsbilanzen der einzelnen Teilbetriebe vorliegen?

**Antwort:**

Die Übertragungsbilanzen zum 1.7.2004 waren Gegenstand der AR-Sitzung vom 15.12.. Die endgültigen Übertragungsbilanzen werden nach Fertigstellung des Jahresabschlusses der ÖBB zum 31.12.2004 Anfang März 2005 vorliegen.

Die Bilanzen der einzelnen Teilgesellschaften ergeben sich aus der Kombination der Übertragungsbilanz mit den bereits im Laufe des Jahres 2004 von den einzelnen Gesellschaften realisierten Geschäftsfällen (Sublease-Agreement, Kapitalzuführung (1,4 Mrd. €) des Bundes etc.). Die endgültigen Eröffnungsbilanzen werden nach Auskunft des Vorstandes der ÖBB per Ende April 2005 vorliegen.

Die Frage betreffend Strompreise unterliegt nicht dem parlamentarischen Interpellationsrecht.

Mit freundlichen Grüßen

