



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

XXII. GP.-NR

2352 /AB

2005 -02- 02

zu 2373 /J

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-13.000/0002-I/CS3/2004 DVR:0000175

Wien, am 01. Februar 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2373/J-NR/2004 betreffend Verwendung von ÖBB-Geldern für ÖBB-fremde Zwecke, die die Abgeordneten Binder und GenossInnen am 3. 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 Eigentümergebern bestellt wurden.

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

Frage 1:

Ist gemäß ihrer Einschätzung generell die Einhebung eines Schieneninfrastrukturbenützungsentgeltes oder eine Erhöhung dieses Beitrages für Projekte EU-konform, die sich erst in der Errichtungsphase befinden und noch gar nicht benützt werden können?

Falls ja: Auf welche EU-Bestimmung stützt sich diese Einschätzung?

Antwort:

Laut Stellungnahme der Österreichischen Bundesbahnen sind gemäß Artikel 8 (1) der EU-Richtlinie 2001/14 Benützungsentgelte bis zur Höhe der Vollkosten zulässig. Dazu zählen auch die Kapitalkosten der Infrastrukturanlagen. Das Verhältnis von Benützungsentgelt zu Vollkosten der ÖBB-Infrastruktur liegt bei ca. 27%.

Gemäß Artikel 8 (3) der EU-Richtlinie 2001/14 dürfen für künftige spezifische Investitionsvorhaben Entgelte auf der Grundlage der langfristigen Kosten dieser Vorhaben eingehoben werden, wenn die Vorhaben eine Steigerung der Effizienz und/oder der Kostenwirksamkeit bewirken und sonst nicht durchgeführt werden können.

Frage 2:

Werden Mittel aus von den ÖBB gezahlten Schieneninfrastrukturentgelten für die Abdeckung des Bundesanteiles des PPP-Projektes „Terminal Werndorf“, das von einem privaten Betreiberkonsortium betrieben wird, verwendet?

Wenn ja: Auf welcher Rechtsbasis betreibt die SCHIG mbH diese Querfinanzierung der privaten PPP-Partner durch ÖBB-Mittel?

Antwort:

Das Schiggeset aus dem Jahr 1996 sah vor, dass 40% der Investitionen auf dem Schienennetz der ÖBB aus dem Infrastrukturbenützungsentgelt zu decken sind, 60% als Forderungen an die Republik Österreich ausgewiesen werden können. Für die ÖBB wurde eine Pauschale vorgeschrieben.

Der Schluss, dass der Bundeszuschuss für das PPP-Modell Güterterminal Werndorf aus Mitteln der ÖBB bezahlt wurde, ist daher unzulässig. Es liegt daher auch keine Querfinanzierung der privaten Partner durch die SCHIG mbH vor.

Das Projekt Güterterminal Werndorf wurde auf Grund einer Übertragungsverordnung des bmvit an die HL-AG errichtet. Verwiesen soll auch noch darauf werden, dass es sich ursprünglich um ein ÖBB Projekt handelte, das 1996 wegen angeblich mangelnden Bedarfs von der ÖBB zurückgelegt wurde.

Frage 3:

Werden Mittel aus von den ÖBB gezahlten Schieneninfrastrukturentgelten für die Abdeckung des Bundesanteiles des Kärntner Landesstraßenprojektes Lippitzbachbrücke verwendet? Wenn ja: Auf welcher Rechtsbasis betreibt die SCHIG mbH diese Querfinanzierung der Kärntner Landesstraßen durch ÖBB-Mittel?

Antwort:

Die Erneuerung der Lippitzbachbrücke ist ein integrativer Bestandteil des Gesamtprojektes zur Errichtung der Eisenbahn HL-Strecke Graz - Klagenfurt, weil von der HL-AG im Zusammenhang mit der Errichtung des Abschnittes Althofen - Aich eine leistungsfähige Straßenverbindung für den Baustellenverkehr benötigt wird. Zur Beurteilung der räumlichen Wirkung in der Region wurde seitens des bmvit eine intermodale Arbeitsgruppe eingerichtet, die eine verkehrliche und räumliche Untersuchung mit einer Kosten-Nutzen-Analyse beauftragte. Das Ergebnis dieser Untersuchung verweist darauf, dass eine Kombination des Projektes Koralmbahn auf der Schiene mit der Errichtung der Lippitzbachbrücke zum gesamtwirtschaftlichen Optimum der betrachteten Verkehrssysteme führt. Gemäß dieser Wirtschaftlichkeitsuntersuchung leistet die HL-AG einen Kostenbeitrag in Höhe der entsprechenden wirtschaftlichen Vorteile bei Vorhandensein der Lippitzbachbrücke bei der Errichtung der Koralmbahn.

Die Rechtsbasis für die Bundesanteile des Kärntner Landesstraßenprojektes Lippitzbachbrücke ist die Vereinbarung zwischen dem Land Kärnten, vertreten durch das Amt der Kärntner Landesregierung und der HL-AG vom 18.10.2003/02.10.2003, welche vom Aufsichtsrat der HL-AG am 23.09.2003 zur Kenntnis genommen wurde.

Frage 4:

Worin liegt der Vorteil eines privaten Partners für das PPP-Projekt Terminal Werndorf, wenn der private Partner nur knapp mehr als die Hälfte der Infrastrukturinvestitionen im Wege der Pacht zahlen muss (53%), während hingegen die ÖBB für die ihr übergebene Infrastruktur mehr als vier Mal soviel Entgelt an die SCHIG mbH leisten muss (2002 waren es 314 Mio. EURO) als der Bund zuschießt (72,67 Mio. EURO)?

Antwort:

Der private Partner im Terminal Werndorf hat keinen Vorteil gegenüber der ÖBB. Er muss auf Grund der vertraglichen Regelungen sogar 53 % der Errichtungskosten in einem 30-jährigen Zeitraum aufbringen, während die ÖBB nur 40 % der Investitionen als pauschales Infrastrukturbenützungsentgelt bezahlt hätte. Die tatsächlichen Geldflüsse sind hier nicht relevant, da die 60% der Investitionskosten in der Bilanz der SCHIG mbH als Forderungen an die Republik ausgewiesen sind und von dieser anerkannt worden sind.

Frage 5:

Nachdem immer wieder PPP-Modelle für die Pyhrnbahn und für den Brenner-Basistunnel seitens der SCHIG mbH im Gespräch sind: Welche Kostentragungsschlüssel privat - öffentlich sind dafür geplant oder werden als Mindestgrenze vorgegeben?

Oder geht es bei diesen PPP-Projekten ausschließlich um eine Aufnahme privater Kredite - also lediglich um eine zusätzliche Neuverschuldung?

Antwort:

Bei künftigen PPP-Modellen richtet sich eine Beteiligung des Bundes nach dem Rahmenplan gemäß Bundesbahnstrukturgesetz 2003. Im Rahmenplan enthaltene Projekte können gemäß § 43 Bundesbahnstrukturgesetz 2003 durch den Bund finanziell unterstützt werden. Ein tatsächlicher Kostenschlüssel richtet sich nach dem jeweiligen Projekt. Da die Abwicklung der Finanzierung in Zukunft über die ÖBB Infrastruktur Bau AG erfolgen wird, richtet sich die Finanzierung nach deren Finanzpläne.

Frage 6:

Ist für PPP-Projekte (ähnlich wie für ÖBB-Projekte) ein Schuldenrahmen geplant?

Antwort:

Für künftige PPP-Modelle ist kein eigener Schuldenrahmen geplant.

Frage 7:

Wo werden die PPP-Projektschulden der SCHIG mbH bei einer Übertragung der SCHIG-Altschulden an die ÖBB landen?

Antwort:

Die PPP-Projektschulden der SCHIG mbH werden nicht bei der ÖBB Infrastruktur Bau AG „landen“, sondern mit dem jeweiligen Projekt in der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft bilanziert werden.

Fragen 8, 9, 10 und 11:

Wie hoch war in den einzelnen Jahren seit 1999 jeweils die Summe der an die Vorstände des ÖBB-Konzerns gezahlten Gehälter?

Wie hoch war in den einzelnen Jahren seit 1999 jeweils die Summe der an die Vorstände der SCHIG mbH gezahlten Gehälter?

Wie hoch war in den einzelnen Jahren seit 1999 jeweils die Summe der an die Vorstände der HL-AG gezahlten Gehälter?

Wie hoch war in den einzelnen Jahren seit 1999 jeweils die Summe der an die Geschäftsführung der ASFINAG gezahlten Gehälter?

Antwort:

Diese Fragen unterliegen nicht dem parlamentarischen Interpellationsrecht. Ich darf auf den jährlich erscheinenden Bericht des Rechnungshofes gemäß Art. 1 § 8 Bezügebegrenzungs-gesetz verweisen.

Frage 12:

Wie hoch waren die Gesamtkosten für den Vorstandsbereich der ÖBB in den einzelnen Jahren seit 1999 (Kosten der Vorstände, Kosten der Sekretariate und Assistenten, Anteilige Bürokosten, Kosten für Dienstautos, Reisekosten usw.; bitte angeben was in der jährlichen Kostensumme jeweils enthalten ist)?

Antwort:

Diese Frage unterliegt nicht dem parlamentarischen Interpellationsrecht.

Frage 13:

Wie hoch waren die Gesamtkosten für den Vorstandsbereich der SCHIG mbH in den einzelnen Jahren seit 1999 (Kosten der Vorstände, Kosten der Sekretariate und Assistenten, Anteilige Bürokosten, Kosten für Dienstautos, Reisekosten usw., bitte angeben was in der jährlichen Kostensumme jeweils enthalten ist)?

Antwort:

Diese Frage unterliegt nicht dem parlamentarischen Interpellationsrecht.

Frage 14:

Wie hoch waren die Gesamtkosten für den Vorstandsbereich der ASFINAG in den einzelnen Jahren seit 1999 (Kosten der Vorstände, Kosten der Sekretariate und Assistenten, Anteilige Bürokosten, Kosten für Dienstautos, Reisekosten usw., bitte angeben was in der jährlichen Kostensumme jeweils enthalten ist)?

Antwort:

Diese Frage unterliegt nicht dem parlamentarischen Interpellationsrecht.

Frage 15:

Wie entwickelten sich die Summe der Entgelte für ÖBB-Aufsichtsräte seit 1993 in den einzelnen Jahren?

Antwort:

Diese Frage unterliegt nicht dem parlamentarischen Interpellationsrecht

Frage 16:

Wie entwickelten sich die Summe der Reisespesen für ÖBB-Aufsichtsräte seit 1993 in den einzelnen Jahren?

Antwort:

Diese Frage unterliegt nicht dem parlamentarischen Interpellationsrecht.

Frage 17:

An wie viel % der AR-Sitzungen pro Jahr nahmen die Mitarbeiter des Ministerbüros des BMVIT in den einzelnen Jahren seit 2000 gesondert nach den einzelnen Gesellschaften ÖBB, SCHIG mbH, HL-AG, BEG, GKE/GKB, Rail Regulator teil?

Antwort:

Hinsichtlich der Anwesenheit von AR-Mitgliedern werden keine diesbezüglichen Aufzeichnungen geführt. Entsprechende Daten ließen sich nur mit einem unverhältnismäßig hohen Verwaltungsaufwand (Durchsicht aller Aufsichtsratsprotokolle) eruieren.

Im Sinne der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit wird daher von der Beantwortung abgesehen.

Frage 18:

Wie viele Vorstandsdirektoren, Geschäftsführer, Prokuristen und Aufsichtsräte wird es je Gesellschaft in den einzelnen Tochtergesellschaften und Enkelgesellschaft der ÖBB-Holding und wie viele in der Holding-Mutter selbst ab Jänner 2005 im ÖBB-Konzern geben?

Antwort:

Nach Umsetzung des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 bilden folgende Gesellschaften den neuen ÖBB-Konzern:

Aktiengesellschaften:

ÖBB-Holding AG: 2 Vorstände (Vstde) , 15 Aufsichtsräte (AR)

ÖBB-Personenverkehr AG: 2 Vstde, 9 AR

Rail Cargo Austria AG: 2 Vstde, 9 AR

ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG: 2 Vstde, 9 AR

ÖBB-Infrastruktur Bau AG: 3 Vstde, 9 AR

Gesellschaften mit beschränkter Haftung:

ÖBB-Dienstleistungs GmbH: 1 Geschäftsführer (Gf), 5 AR

ÖBB-Traktion GmbH: 1 Gf

ÖBB-Technische Services GmbH: 1 Gf

ÖBB-Immobilien Management GmbH: 1 Gf, 4 AR

Brenner Eisenbahn GmbH: 2 Gf, 1 Prokurist, 9 AR

Mit freundlichen Grüßen

