

Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Wien, 31. Oktober 2003
VS-00-686a/dr.mo/fr

Stellungnahme

zum Begutachtungsentwurf, mit dem das BundesbahnG 1992, das SCHIG-Gesetz, das HL-StreckenG und das BG zur Errichtung einer „Brenner Eisenbahn GmbH.“ geändert werden (Bundesbahnstrukturgesetz 2003, Stand 2.10.2003)

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum gegenständlichen Entwurf nimmt die HL-AG wie folgt Stellung:

1. Allgemeiner Teil

Einleitend ist festzuhalten, dass die HL-AG grundsätzlich die beabsichtigten Strukturmaßnahmen gemäß dem Bundesbahnstrukturgesetz aufgrund geänderter Rahmenbedingungen im Eisenbahnbereich begrüßt. Die HL-AG war und ist stets bemüht, notwendige Änderungen voranzutreiben und sieht in den geplanten Umstrukturierungsmaßnahmen eine konsequente Weiterentwicklung.

Die HL-AG wurde 1989 gemäß §7 des österreichischen Hochleistungsstreckengesetzes (HLG) vom Eigentümer für die Planung und den Bau von Hochleistungsstrecken errichtet, wobei der damals zuständige Minister in der 95. Sitzung des Nationalrates am 01.03.1989 darauf hinwies, dass durch die Gründung der HL-AG ein Instrument zur

effektiven und unbürokratischen Planung und Realisierung wesentlicher Bauabschnitte zur Verfügung gestellt wird.

Darüber hinaus wurde im Rahmen der Debatte ausgeführt, dass man mit der Installierung einer Planungs- und Errichtungsgesellschaft einem bedeutenden Kapitel im österreichischen Eisenbahnbau wesentlich näher kommt.

Diesem Auftrag bzw. dem in sie gesetzten Vertrauen ist die HL-AG "im Auftrag Österreichs" nachgekommen und hat bis dato folgende Leistungen erbracht:

- ?? **Rund 105 km Schieneninfrastruktur auf Hochleistungsniveau wurden fertiggestellt und dem Verkehr übergeben**
- ?? **Rund 144 km befinden sich derzeit in Bau**
- ?? **Rund 376 km befinden sich derzeit in Planung**

Diese Leistungen gliedern sich wie folgt:

Fertiggestellte und dem Verkehr übergebene Projekte:

- ?? Krummnußbaum - Säusenstein (21.03.1994)
- ?? Marchtrenk - Traun (19.05.1994)
- ?? Umfahrung Innsbruck (28.05.1994)
- ?? Umfahrung Lambach (02.01.1995)
- ?? Breitenschützing - Schwanenstadt (24.06.1997)
- ?? Linienverbesserung Kottlingburgstall (06.04.1999)
- ?? Sarling - Ybbs inkl. Bahnhof Ybbs (21.12.1999)
- ?? St. Pölten - Prinzersdorf (24.06.2000)
- ?? Umfahrung Loosdorf (02.10.2000)
- ?? Umfahrung Melk (02.10.2000)
- ?? Prinzersdorf - Großsierning (06.2001)
- ?? St. Peter - Seitenstetten (31.08.2001)
- ?? Haag - St. Valentin (31.08.2001)
- ?? Bahnhof St. Valentin (26.06.2002)
- ?? Bahnhof Kalsdorf im Abschnitt Puntigam - Bf. Werndorf (12/2002)
- ?? Terminal Werndorf (Inbetriebnahme 25.06.2003)

Unmittelbar vor Fertigstellung stehendes Projekt:

Aschbach - Krenstetten (Inbetriebnahme Dezember 2003)

Projekte in Planung bzw. in Bau:

- ?? Ausbau zur viergleisigen Westbahn zwischen Wien und Wels
- ?? Ausbau der Westbahn zwischen Wels und Salzburg
- ?? Verbindung von West-, Süd- und Donauländebahn (Lainzer Tunnel)

- ?? Gloggnitz - Mürzzuschlag (Semmering Basistunnel)
- ?? Zweigleisiger Ausbau Puntigam - Werndorf
- ?? Terminal Graz - Süd/Werndorf
- ?? Zweigleisiger Ausbau Werndorf - Spielfeld-Straß
- ?? Koralmbahn Graz - Klagenfurt
- ?? Einleisige Verbindung Südbahn - Koralmbahn
- ?? Schleife Bleiburg
- ?? Verbindung Koralmbahn - Grazer Ostbahn
- ?? Zentralraum Kärnten/ Klagenfurt - Raum Villach

Mit den bisher getätigten Investitionen von rund **EUR 2,2 Mrd.** wurde

- ?? ein entscheidender Beitrag zur Modernisierung des österreichischen Schienennetzes, zur Sicherung des Wirtschaftsstandortes Österreich und zur Entwicklung der österreichischen Volkswirtschaft geleistet. Allein mit Folgeaufträgen unter der Berücksichtigung des volkswirtschaftlichen Multiplikators sicherten die Investitionen der HL-AG pro Jahr durchschnittlich rd. 14.000 Arbeitsplätze.
- ?? die Erreichbarkeit bisher benachteiligter Regionen verbessert;
- ?? durch zusätzliche Kapazitäten und bessere Trassierungen ein noch attraktiverer Bahnbetrieb ermöglicht;
- ?? die Verlagerung von Teilen des Güterverkehrs auf die umweltfreundliche Schiene erleichtert.

Derzeit beträgt das Übertragungsvolumen der HL-AG rd. EUR 4,0 Mrd., wodurch sichergestellt ist, dass die positiven Auswirkungen von Schieneninfrastrukturinvestitionen insbesondere in Bezug auf die Wirtschaft und die Arbeitsplätze gewährleistet sind.

Anzuführen ist hierzu, dass allein das Projekt Koralmbahn neben den Effekten während der Bauzeit eine zusätzliche Wirtschaftsleistung von jährlich rd. EUR 167 Mio. bewirkt und dass darüber hinaus ein Vollausbau der Koralmbahn Beschäftigungseffekte von rd. 45.000 Personenarbeitsjahren erzielt. Dieses Beispiel zeigt auf, welche Bedeutung Schieneninvestitionen auf die österreichische Volkswirtschaft haben.

Die HL-AG hat stets gemäß ihrem gesetzlichen Auftrag die Planungen so gestaltet, dass eine umweltverträgliche, wirtschaftliche und zügige Bauführung nach modernstem technischen Standard sowie ein sicherer und kostengünstiger Betrieb mit möglichst geringer Beeinträchtigung der Umwelt gewährleistet war und ist. Weiters wurden die Planungen so vorgenommen, dass auf ihrer Grundlage die Erteilung der

eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungen sowie sonstiger Genehmigungen möglichst bald gemäß den Zielsetzungen der Übertragungsverordnungen beantragt werden konnte.

Hohe Qualität der Projektumsetzung mit entsprechender Einbindung aller Partner, Sparsamkeit im Umgang mit Ressourcen sowie Wirtschaftlichkeit der Projekte selbst waren stets die vordringlichsten Zielsetzungen bei der Projektrealisierung.

Der erfolgreiche Weg der HL-AG war unter anderem auch dadurch möglich, dass die Zusammenarbeit zwischen HL-AG und ÖBB auf der Grundlage eines zwischen den beiden Gesellschaften abgeschlossenen Kooperationsvertrages hervorragend funktionierte. Es wurden, um Projekte optimal abwickeln zu können, unter anderem

1. für jeden Streckenteil bzw. für jedes zeitlich oder räumlich abgegrenzte Bauvorhaben gesonderte Projektvereinbarungen abgeschlossen;
2. die Zielsetzungsdaten und Planungsgrundsätze von den ÖBB bekannt gegeben;
3. bei den ÖBB vorhandene Kapazitäten - z. B. im Bereich des Oberbaus und der SFE-Leistungen - von der HL-AG genutzt und von den beiden genannten Unternehmen ein reger Informationsaustausch gepflogen.

Wenn nunmehr der vorliegende Begutachtungsentwurf betreffend die Bundesbahn-Strukturreform 2003 beabsichtigt, die aufgespaltenen Aufgabenbereiche in der Gesellschaft Infrastruktur Bau AG zusammen zu führen, dann erscheint dies trotz der oben angeführten positiven Entwicklung aus folgenden Gründen notwendig und zweckmäßig:

Die im Jahr 1989 geäußerten Reformüberlegungen im Hinblick auf effiziente und unbürokratische Planung und Realisierung wesentlicher Bauvorhaben durch eine eigene Errichtungsgesellschaft bleiben aufrecht und gelten weiterhin.

- Durch den Entwurf werden gleichartige Aufgabenbereiche zusammen geführt und damit wesentliche Synergieeffekte erzielt.
- Durch die Trennung Infrastruktur Betrieb und Infrastruktur Bau kommt es zu eindeutigen Aufgabenzuweisungen, nämlich, dass erstere die Betriebsfähigkeit des bestehenden Netzes bedarfsgerecht und sicher im 24-Stunden-Betrieb aufrecht zu erhalten und letztere die Bauherrenfunktion inklusive Planungsleistungen auf projektmäßiger Basis abzuwickeln hat.

Darüber hinaus erscheint sichergestellt, dass auch weiterhin das Verhältnis zwischen der Infrastruktur Bau AG und Infrastruktur Betriebs AG unter anderem aufgrund der Ausführungen im vorgesehenen Entwurf auf eine gedeihliche Basis gestellt ist. Hiezu ist aber auch erforderlich, dass vor der Verschmelzung jedenfalls die Schnittstellen zwischen ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG und ÖBB-Infrastruktur Bau AG sowie die

- 5 -

Querschnittsfunktionen von den zuständigen Organen klar geregelt werden, um sicherzustellen, dass den Infrastruktur AG's nur jeweils kompatible Aufgabenbereiche zugeordnet werden.

Wäre dies nicht der Fall, wäre eine effiziente und unbürokratische Projektierung und Baudurchführung massiv beeinträchtigt, da Bau-Großprojekte sicherlich eine andere Struktur und einen anderen Personaleinsatz benötigen, als Erhaltungsprojekte. Darüber hinaus wäre der rasche und effiziente Ressourcen-Einsatz im Rahmen des jeweiligen Kerngeschäfts durch eine Verquickung, die einer klaren Zielplanung zuwiderlaufen würde, massiv gefährdet und es käme zu kostenintensiven Beeinträchtigungen bei der Umsetzung von Projekten mit hohem verkehrspolitischen Stellenwert.

Nicht zuletzt sichert eine klare und strukturierte Aufgabenzuweisung auch eine eindeutige Verantwortlichkeit und ermöglicht es, die Mittelverwendung transparent zu machen.

Diese oben angeführten Voraussetzungen scheinen durch den vorliegenden Entwurf gegeben, wobei aber im Rahmen der Umstrukturierung jedenfalls darauf geachtet werden sollte, dass das Know-How der HL-AG im Interesse des Ausbaus des österreichischen Eisenbahnnetzes gemäß den Zielsetzungen des seinerzeitigen Gesetzgebers ausreichend Berücksichtigung findet.

Um allfälligen Problemen vorbeugen zu können, sollten aus der Sicht der HL-AG nachstehende Vorschläge in die Regierungsvorlage aufgenommen werden:

2. Besonderer Teil :

2.1 Änderung des Bundesbahngesetzes:

☞☞Zu § 20 „Aufgabe“:

Problem:

Nach §13 des in Aussicht genommenen ÖBB-Dienstrechtsänderungsgesetzes ist vorgesehen, dass die ÖBB-Personalmanagement und -service GmbH Angebote zur Übernahme von Bediensteten der bisherigen ÖBB zu unterbreiten hat. Diese Aufgabe ist in der gesetzlichen Aufgabendefinition nicht explizit genannt.

Lösungsvorschlag:

Sprachliche Ergänzung. Folgende lit e sollte Abs 1 Z 1 angefügt werden:

„e) durch Stellung eines Angebots nach §13 ÖBB-DRG für jene Arbeitnehmer, die von den Gesellschaften nach Abs 2 Z 2 vorgeschlagen werden“

☞☞Zu § 26 „Aufgabe“:

Problem:

Gem. § 35 Abs.1 soll die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG ihre Aufgaben unter Abschluss eines Pachtvertrages mit der ÖBB-Infrastruktur Bau AG abwickeln. Es ist daher erforderlich, dass in § 26 ein entsprechender Verweis auf den Pachtvertrag aufgenommen und die weitere Formulierung an die tatsächlichen Anforderungen angepasst wird. Dies auch um den vergaberechtlichen Anforderungen Genüge zu tun.

Lösungsvorschlag:

Sprachliche Neufassung des § 26 wie folgt:

„Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG ist insbesondere die eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, in dem **die gemäß Pachtvertrag (§35 Abs.1) zur Nutzung zur Verfügung gestellte Schieneninfrastruktur bedarfsgerecht und sicher bereitzustellen ist.“**

☞ Zu § 29 „Umwandlung der Österreichischen Bundesbahnen“:

Problem 1 Zuordnung der Liegenschaften:

Die Formulierung des Gesetzestextes erscheint insofern unvollständig, als in den Erläuternden Bemerkungen an mehreren Stellen ausgeführt wird, dass der bisherigen Gesellschaft ÖBB neben den Geschäftsbereichen Planung/Engineering jedenfalls auch die Kraftwerke und die – für die anderen Gesellschaften nicht betriebsnotwendigen – Liegenschaften verbleiben. Eine solche wertmäßige Ausstattung der bisherigen Gesellschaft ÖBB ist in Hinblick auf die vom Gesetzgeber bezweckte Maastricht-Konformität der Finanzierung der Schieneninfrastrukturvorhaben von derart entscheidender Bedeutung, dass sie expressis verbis in den Gesetzestext aufgenommen werden sollte.

Lösungsvorschlag:

Sprachliche Ergänzung. Folgende Formulierung sollte gewählt werden:

„Umwandlung der Österreichischen Bundesbahnen

§ 29. Zur Durchführung der Umstrukturierung der Österreichischen Bundesbahnen werden die nach den im 1. bis 5. und im 7. Hauptstück angeordneten Spaltungsmaßnahmen mit dem Restvermögen ausgestatteten Österreichischen Bundesbahnen unter sinngemäßer Anwendung des Zweiten Abschnittes „Umwandlung einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung in eine Aktiengesellschaft“ des Elften Teiles „Umwandlung“ des Aktiengesetzes 1965 in der geltenden Fassung in eine Aktiengesellschaft mit der Firma „ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft“, im Folgenden als ÖBB-Infrastruktur Bau AG bezeichnet, mit dem Sitz in Wien und dem Grundkapital entsprechend dem Stammkapital der Österreichischen Bundesbahnen nach den Spaltungen, wobei das Grundkapital einen Mindestbetrag von 70.000 Euro nicht unterschreiten darf, umgewandelt. Die Umwandlung ist bis spätestens 30. September 2005 zur Eintragung in das Firmenbuch anzumelden. **Die ÖBB-Infrastruktur Bau AG umfasst insbesondere die bisherigen Teilbetriebe Planung und Engineering (Teilbereich Projekte), Kraftwerke und alle Liegenschaften, soweit sie nicht für die abgespaltenen Teilbetriebe betriebsnotwendig sind.**“

Problem 2 Grundbuchsberichtigung:

Der vorliegende Begutachtungsentwurf geht – u.a. in Hinblick auf die angestrebte Maastricht-Konformität – davon aus, dass das jeweils betriebsnotwendige Liegenschaftsvermögen auf die abgespaltenen Teilbetriebe übergeht; das restliche Liegenschaftsvermögen verbleibt bei der ÖBB Infrastruktur Bau AG.

Da die derzeit verbücherten Grundstücksgrenzen nicht einer Zuordnung nach Betriebsnotwendigkeiten an einzelne Teilbetriebe entsprechen, wären zur Aufteilung des Liegenschaftsvermögens nicht nur Grundbuchshandlungen, sondern auch umfangreiche (und kostenintensive) Liegenschaftsteilungen samt der damit verbundenen Vermessungen und Grenzziehungen in der Natur erforderlich. Zeit- und Kostenaufwand sind nicht abschätzbar.

Lösungsvorschlag:

Schaffung einer Übergangsregelung, die über eine Treuhandkonstruktion sicherstellt, dass in einem angemessenen Zeitraum und mit den geringst möglichen Kosten der grundbücherlichen Wahrheit Genüge getan werden kann. Folgender Abs 2 sollte § 29 angefügt werden:

„(2) Das außerbücherliche Eigentum an den betriebsnotwendigen Liegenschaften geht mit Abspaltung der Teilbetriebe auf die jeweiligen Gesellschaften über. Innerhalb von zehn Jahren nach erfolgter Abspaltung ist der grundbücherliche Zustand richtig zu stellen. Bis zur Richtigstellung verwaltet und verfügt die ÖBB Infrastruktur Bau AG die übertragenen Liegenschaften treuhändisch auf Kosten und Rechnung und in Bindung an die Weisungen des außerbücherlichen Eigentümers.“

☞☞Zu § 31 „Aufgabe“:

Problem:

Die bisherige Textierung berücksichtigt nicht, dass der ÖBB-Infrastruktur Bau AG neben Planung und Bau von Schieneninfrastruktur auch Liegenschaften und Kraftwerke übertragen werden und auch die Verpachtung der Schieneninfrastruktur zu ihrem Aufgabenbereich zählt. Der bisherige Klammerausdruck „einschließlich Ersatzinvestitionen“ soll durch die Wortfolge „einschließlich Reinvestitionen, soweit sie über eine sachgemäße Erhaltung gemäß § 26 hinausgehen“ aus vergaberechtlichen Gründen sowie um eine sachgerechte und nachvollziehbare Abgrenzung der Aufgabenbereiche zwischen der ÖBB-Infrastruktur-Betrieb AG und der ÖBB-Infrastruktur-Bau AG zu erreichen, ersetzt werden.

Lösungsvorschlag:

Anpassung der Aufgabenumschreibung. Folgende Formulierung sollte gewählt werden.

„Aufgaben

§ 31. Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur Bau AG ist **insbesondere die Bereitstellung von Schieneninfrastruktur einschließlich von Hochleistungsstrecken im Wege von Planung, Bau (einschließlich Reinvestitionen, soweit sie über eine sachgemäße Erhaltung gemäß § 26 hinausgehen) und die Zurverfügungstellung an Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie die Planung und der Bau von Projekten und Projektteilen, sofern hierfür die Kostentragung durch Dritte sichergestellt ist.**“

✍️✍️ Zu § 35 „Rechtsbeziehungen zwischen der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG und der ÖBB-Infrastruktur Bau AG“:

Problem:

Dem bisherigen Regelungsentwurf lässt sich nicht mit hinreichender Deutlichkeit entnehmen, was Gegenstand des abzuschließenden Pachtvertrags sein soll. Darüber hinaus ist folgende Formulierung im Abs 1 („Anlagen und Einrichtungen für das Bereitstellen sonstiger Leistungen“) missverständlich.

Lösungsvorschlag:

Änderung der oben angeführten Formulierung und Ergänzung des Normtextes durch Anfügung des folgenden Satzes an Abs 1:

„Die ÖBB-Infrastruktur Bau AG hat ihre Schieneninfrastruktur (§ 10a Eisenbahngesetz 1957) samt **den Leistungen und Anlagen, die für den Zugang zur Schieneninfrastruktur notwendig sind** als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (§ 58 Eisenbahngesetz 1957) vertraglich (Pachtvertrag) der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG zu deren Nutzung zur Verfügung zu stellen, soweit die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG diese für die Erfüllung ihrer Aufgabe als Eisenbahninfrastrukturunternehmen benötigt.“

„Die näheren Regelungen über die Aufgabenaufteilung zwischen den Gesellschaften einschließlich des damit zusammenhängenden Personal- und Leistungseinsatzes sind im Pachtvertrag zu regeln.“

✍️✍️ Nach § 35a (1) „Anwendung von Vergabevorschriften“:

Problem:

Durch die Umstrukturierung der Österreichischen Bundesbahnen und der damit verbundenen Gründung von Tochter- und Enkel-Gesellschaften entstehen beim Leistungsaustausch zwischen den Gesellschaften vergaberechtliche Probleme.

Um durch diese vergaberechtlichen Probleme die Zielsetzungen der Strukturreform nicht zu gefährden und um eine wirtschaftliche und effiziente Abwicklung sicherzustellen, wird vorgeschlagen, das Bundesbahnstrukturgesetz im Hinblick auf spezielle Vergabevorschriften zu ergänzen. Hierbei sollte der Verweis auf das Bundesvergabebezugsgesetz auch nicht als statischer Verweis auf ein bestimmtes Bundesgesetz eingefügt werden, damit bei einer allfälligen Novellierung des Bundesvergabebezugsgesetzes kein zusätzlicher Anpassungsbedarf im Bundesbahnstrukturgesetz entsteht (dynamischer Verweis).

Lösungsvorschlag:

Nach § 35 sollte nachstehender § 35a eingefügt werden:

„Anwendung von Vergabevorschriften

§ 35a (1). Die Gesellschaften gemäß § 2,5,9,13,16,19,23,25 und 29, haben bei der Vergabe von Aufträgen die jeweils gesetzlich gültigen vergaberechtlichen Bestimmungen anzuwenden.“

(2). Dies gilt nicht für die Vergabe jener Leistungen, welche die ÖBB-Infrastruktur Bau AG zur Erfüllung ihrer Aufgabe bei Planungs- und Baumaßnahmen von der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG benötigt sowie für jene Leistungen, welche die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG zur Erfüllung ihrer Aufgabe für eine bedarfsgerechte und sichere Bereitstellung von Schieneninfrastruktur von der ÖBB-Infrastruktur Bau AG benötigt.

(3). Die Gesellschaften haben das ausschließliche Recht zur Erbringung der Leistungen gemäß Abs. 2.“

~~§~~ Zu § 37 „Spaltungs- und Übernahmeverträge“:

Problem:

Die Formulierung des letzten Halbsatzes ist sprachlich insofern missglückt, als sie – entgegen den Zielsetzungen des Gesetzgebers – eine Pflicht zur unveränderten Weiterführung der neu zugeordneten Bereiche nahelegt.

Lösungsvorschlag:

Sprachliche Neuformulierung. Folgende Formulierung sollte gewählt werden:

„Spaltungs- und Übernahmeverträge

§ 37. Bei Aufstellung der im 1. bis 5. und 7. Hauptstück angeführten Spaltungs- und Übernahmeverträge sind die bisher als Steuerungs- und Dienstleistungseinheiten der Österreichischen Bundesbahnen fungierenden und als Querschnittsfunktionen organisierten Bereiche Controlling/Rechnungswesen, Einkaufsmanagement, Facility Management, Informatik, Finanzen/Beteiligungen und Corporate Services

(Kommunikation, Mitgliedschaften, Revision und Recht) entsprechend ihren bisherigen Aufgaben und zweckentsprechend den neu errichteten Gesellschaften sowie der ÖBB-Infrastruktur Bau AG **unter Bedachtnahme auf die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit** zuzuordnen.“

☞☞ Zu § 43 „Schieneninfrastrukturvorhaben“:

Problem:

Die vorliegende Formulierung würde dazu führen, dass der Rahmenplan ab Juli 2004 gemäß der „Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme“ einer strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung (SUP) zu unterziehen wäre. Da §43 eine jährliche Fortschreibung des Rahmenplans vorsieht, müsste auch diese SUP jährlich wiederholt werden. Dies ist deshalb unzweckmäßig, weil der Rahmenplan lediglich als Finanzierungsinstrument konzipiert ist und Art 3 Abs 8 der RL 2001/42/EG eben solche „Finanz- oder Haushaltspläne und -programme“ ausdrücklich vom Anwendungsbereich der Richtlinie ausnimmt. Eine solche Trennung ist umso wichtiger, als derzeit Zeitpunkt und Art der Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG durch den österr. Gesetzgeber noch nicht absehbar sind.

Der Verweis auf die Erhebung der vom BMVIT durchgeführten Grundsatzplanung soll sicherstellen, dass die verkehrspolitischen Zielsetzungen des BMVIT unter Abstimmung mit den Gebietskörperschaften, Interessensvertretungen und berechtigten sonstigen Anliegen (Interessensclearing) Berücksichtigung finden.

Lösungsvorschlag:

Trennung der Funktionen des Finanzierungsrahmenplans und der strategischen Investitionsentscheidung.

- a) Im gesamten Gesetzestext sollte der Begriff „Rahmenplan“ durch den Begriff „**Finanzierungsrahmenplan**“ ersetzt werden.
- b) Folgende Formulierung des § 43 sollte gewählt werden:

„Schieneninfrastrukturvorhaben

§ 43. (1) Die ÖBB-Infrastruktur Bau AG hat für die Planung und den Bau (einschließlich Ersatzinvestitionen) von Schieneninfrastrukturvorhaben einen sechsjährigen **Finanzierungsrahmenplan** zu erstellen, der jahresweise die geplanten Investitionen zu enthalten hat. Bei der Erstellung des **Finanzierungsrahmenplans** ist

jeweils auf jene Festlegungen im Generalverkehrsplan Bedacht zu nehmen, welche die Schieneninfrastruktur der ÖBB-Infrastruktur Bau AG betreffen. Der **Finanzierungsrahmenplan** ist jährlich jeweils um ein Jahr zu ergänzen und auf den neuen sechsjährigen Zeitraum anzupassen. Zum **Finanzierungsrahmenplan** ist jeweils die Zustimmung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie und des Bundesministers für Finanzen einzuholen.

(2) **Das Unternehmen** hat für alle im Finanzierungsrahmenplan **ausgewiesenen Schieneninfrastrukturvorhaben** die entscheidungsrelevanten Informationen, soweit zweckmäßig und zutreffend, **auf der Basis der verkehrspolitischen Grundsatzplanung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zu erheben**, insbesondere eine genaue Beschreibung der Projekte, Kapazitätsanalysen und Prognosen über die erwarteten Verkehrszuwächse, ferner einen Zeitplan mit abschnittswisen Planungs- und Baufortschritten sowie eine Kostenschätzung, eine Kosten-Nutzen-Analyse, ein Betriebsprogramm sowie eine Darstellung der mit den Vorhaben erzielbaren Qualität der Schieneninfrastruktur. **Diese Informationen sind dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und dem Bundesminister für Finanzen rechtzeitig vorzulegen.**

(3) Der Bund fördert die Planung und den Bau von Schieneninfrastrukturvorhaben gemäß dem sechsjährigen **Finanzierungsrahmenplan**. Über die Höhe und Form der Mittelzuführung durch den Bund für Schieneninfrastrukturvorhaben wird jährlich entschieden; dabei ist auszubedingen, dass die ÖBB-Infrastruktur Bau AG dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und dem Bundesminister für Finanzen einen jährlichen Rationalisierungs- und Einsparungsplan mit einer halbjährlichen Vorschaurechnung vorzulegen hat.“

☞☞ Zu § 54 „Übergangsbestimmungen“:

Problem

Derzeit ist keine Herstellung eines Einvernehmens mit der HL-AG betreffend Erstellung des ersten Finanzierungsrahmenplans vorgesehen, obwohl dieser nicht nur ÖBB-Projekte sondern auch solche der HL-AG umfasst. Um eine effiziente Weiterführung der Projekte ohne Unterbrechung und im vorgesehenen Zeitplan sicherstellen zu können, ist eine Ergänzung im Sinne der Herstellung des Einvernehmens zwischen den Gesellschaften erforderlich.

Lösungsvorschlag:

Sprachliche Ergänzung von § 54 Abs 2 wie folgt:

„(2) Der die Jahre 2005 bis 2010 umfassende **Finanzierungsrahmenplan** ist erstmals spätestens mit Ablauf des 30. Juni 2004 von den Österreichischen Bundesbahnen **und der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG im Einvernehmen zu erstellen und** dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vorzulegen. Ist bis zu diesem Zeitpunkt der die Jahre 2005 bis 2010 umfassende **Finanzierungsrahmenplan** nicht vorgelegt worden, oder findet ein bis dahin erstellter **Finanzierungsrahmenplan** nicht die Zustimmung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie spätestens mit Ablauf des 30. September 2004 den **Finanzierungsrahmenplan** an Stelle der Österreichischen Bundesbahnen zu erstellen.“

2.2 Änderung des Hochleistungsstreckengesetzes:

 Zu § 6:

Problem:

Durch die unlängst beschlossene Regierungsvorlage betreffend eines neuen Außerstreitgesetzes samt Begleitgesetz wird das Eisenbahnteilungsgesetz geändert. Durch diese Änderung wird die Normierung des § 6 betreffend die Enteignung entbehrlich.

Lösungsvorschlag:

Aufhebung des §6 mit dem Zeitpunkt, in dem die Novelle zum Eisenbahnteilungsgesetz in Kraft tritt.

 Zu § 16 Abs 2 „Übergangsbestimmungen“:

Problem:

Nach dem derzeit vorliegenden Entwurf ist der Finanzierungsrahmenplan alleine durch die ÖBB zu erstellen und dem Bundesminister für Verkehr, Innovationen und Technologie vorzulegen. Eine Mitwirkung der HLAG ist mithin nicht vorgesehen. Dies ist insofern unsachlich, als in diesen Finanzierungsrahmenplan auch jene Projekte aufzunehmen sind, die der HLAG zur Planung und zum Bau übertragen worden sind. Dies stellt die weitere effiziente und kontinuierliche Abwicklung dieser Projekte in Frage; beträchtliche Mehrkosten wären zu erwarten.

Lösungsvorschlag:

Mitwirkung der HLAG an der Erstellung und der Vorlage des ersten Finanzierungsrahmenplans. Folgende Formulierung sollte gewählt werden:

„(2) Die Hochleistungsstrecken oder die Teile derselben, die der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie nach diesem Bundesgesetz zur Planung und zum Bau oder zum Bau übertragen worden sind, diese Planung, Planung und Bau oder Bau nicht bis spätestens 31. Dezember 2004 abgeschlossen sein wird, sind spätestens bis Ablauf des 30. Juni 2004 in den für die Jahre 2005 bis 2010 zu erstellenden **Finanzierungsrahmenplan** gemäß § 43 des Bundesbahngesetzes aufzunehmen. **Bei der Aufnahme der verordneten Projekte ist insbesondere der notwendige Finanzierungs-Fortsetzungsbedarf zu berücksichtigen, um eine rasche und kostengünstige Planung und Bauabwicklung zu gewährleisten. Aufnahme und Vorlage erfolgen im Einvernehmen mit der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG.**“

Mit freundlichen Grüßen

EISENBAHN-HOCHLEISTUNGSSTRECKEN AG

(Dr. Moser e.h.) (Dr. Vavrovsky e.h.)