

1310/AB XXIII. GP

Eingelangt am 06.09.2007

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-10.000/0035-I/PR3/2007 DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrates
Mag. Barbara Prammer

Parlament
1017 W i e n

Wien, am 5. September 2007

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1317/J-NR/2007 betreffend Brenner Eisenbahngesellschaft (BEG) und tatsächliche Baukosten bei der Unterinntaltrasse, die die Abgeordneten Vilimsky, Kolleginnen und Kollegen am 6. Juli 2007 an mich gerichtet haben, beehre ich mich nach Auskunft des ÖBB Konzerns wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Nach welchen Regeln und Richtlinien werden bei österreichischen Infrastrukturprojekten Kostenberechnungen erstellt?

Antwort:

Nach Informationen meines Ressorts sind Regeln und Richtlinien über die Abrechnung von Infrastrukturprojekten und Kostenberechnungen im Schienenbereich auf zwei Ebenen festgelegt. Die technischen Regeln, insbesondere die bautechnischen Regelwerke, legen das Mengengerüst eines Infrastrukturprojektes fest, z.B. Höhen-, Breiten- und Längenmaße, Betriebserfordernisse,

Kubaturen, Gesteins- und Untergrundanforderungen, Betriebsprogramme und Sicherheitsanforderungen etc.

In der betriebswirtschaftlichen Analyse wird dieses Mengengerüst mit den „kaufmännischen Preisen“ gewichtet. Hierbei wird mit Erfahrungswerten, Durchschnittspreisen, Vergleichswerten aus ähnlichen Projekten, kalkulatorischen Vorgaben von Ingenieurs- und Architektenvereinen gearbeitet. Auch aus der Abrechnung ähnlicher Projekte werden Schlussfolgerungen gezogen. Da es sich bei der von Ihnen genannten Gesellschaft um eine Kapitalgesellschaft mit einer besonderen Verantwortungsverpflichtung der Geschäftsführung handelt, nehme ich an, dass diese, schon seit langem bekannten, Grundlagen der Kalkulation und Kostenverfolgung eingehalten werden. Kostenberechnungen bei Infrastrukturprojekten im Straßenbau erfolgen mittels einer Projektergebnisrechnung. Darin werden neben den erstmaligen Errichtungskosten auch die Finanzierungskosten und Erlöse (Einnahmen durch zeitabhängige und fahrleistungsabhängige Maut auf Basis prognostizierter Verkehrsentwicklungen) unter Berücksichtigung der laufenden Betriebs- und Instandhaltungskosten bis zum projektierten Verwertungsende (Lifecycle) berücksichtigt.

Fragen 2 und 3:

Gibt es in den Infrastrukturgesellschaften ASFINAG und ÖBB-Bau AG Auswertungen über Auftragssummen und Abrechnungssummen?

Wenn ja, zu welchen Ergebnissen kommen diese Auswertungen?

Antwort:

Bei der ÖBB-Infrastruktur Bau AG bzw. der BEG ist so ein System der Auftrags- und Abrechnungssummen installiert. Durch dieses exakte Projektcontrolling ist eine genaue Steuerung der Projektkosten möglich. Falls die Kosten 4% des hinterlegten Auftragswertes überschreiten, wird vom System eine automatische Sperre über dieses Projekt verhängt.

Dessen ungeachtet hat der Gesetzgeber eine besondere Prüfverpflichtung im Infrastrukturbereich festgelegt, in dem die Schieneninfrastrukturdienstleistungsgesellschaft (SCHIG) entsprechende Kontrollen durchführt. Das von Ihnen erwähnte Projekt Unterinntal wird von der SCHIG mit einer begleitenden Kontrolle (BK) verfolgt.

Die SCHIG berichtet in regelmäßigen Abständen an die Organe der SCHIG bzw. an mein Ressort über die Ergebnisse der Prüfungsfeststellungen der begleitenden Kontrolle.

In der ASFINAG werden Auftragssummen und Abrechnungssummen ausgewertet und überprüft. Über- bzw. Unterschreitungen der Auftragssummen werden darin mit den tatsächlichen Kosten verglichen und das Ergebnis projektbezogen dargestellt.

Frage 4:

In welcher Höhe weichen die Abrechnungen der Baulose von den über die Jahre korrigierten Kostenschätzungen der Unterinntalstrecke ab? (Es wird ersucht, die Abweichungen der tatsächlichen, abgerechneten Kosten von den Kostenprognosen der Jahre 1999, 2001, 2003 und 2005 darzustellen).

Antwort:

Nach Informationen durch die ÖBB-Infrastruktur Bau AG bzw. die SCHIG:

- a) gibt es noch keine endgültigen Abrechnungen von Baulosen.
- b) liegt der vorläufige Endstand der Kosten im Baulos H2-1 bei rd. 102 Mio. EUR incl. rd. 10 Mio. EUR Valorisierung (Prognosen 2001: rd. 66 Mio. EUR, 2003: rd. 65 Mio. EUR, 2005 rd. 79 Mio. EUR).
Der vorläufige Endstand der Kosten im Baulos H6 liegt bei rd. 24 Mio. EUR incl. rund 3 Mio. EUR Valorisierung (Prognosen 2001: rd. 27 Mio. EUR, 2003: rd. 19 Mio. EUR, 2005 rd. 22 Mio. EUR).

Die Werte entsprechen der Preisbasis am 01.01. des jeweiligen Jahres.

- c) ergab die Zusammenfassung der Basiskosten (Baukosten) durch die ARGE Streckenplanung im November 1999 insgesamt rd. 1,834 Mrd. EUR. Die weitere Entwicklung der Kostenprognosen 2001 bis 2005 ist der Aufstellung „BK Kostenverfolgung“ zu entnehmen.

Frage 5:

Bei welchen Positionen sind die größten Abweichungen zwischen der Kostenschätzung des Jahres 2001 und der tatsächlichen Kosten?

Antwort:

Nach Informationen durch die ÖBB-Infrastruktur Bau AG bzw. die SCHIG:

- | | |
|-------------------------------|------------------|
| a) Wertanpassung 2001-2005: | rd. 130 Mio. EUR |
| b) Baukosten 2001-2005: | rd. 210 Mio. EUR |
| c) Ausrüstung 2001-2005: | rd. 120 Mio. EUR |
| d) Sonstige Kosten 2001-2005: | rd. 120 Mio. EUR |

Frage 6:

Wie können die Abweichungen argumentiert werden?

Antwort:

Nach Informationen durch die ÖBB-Infrastruktur Bau AG bzw. die SCHIG:

- a) In Prognosen ohne Vorausvalorisierung (wie z.B. auch der Generalverkehrsplan 2002) sind künftige Preissteigerungen prinzipiell nicht enthalten.

b)und c) Bei den Baukosten und bei der Ausrüstung wurden 2001 aus heutiger Sicht optimistische Annahmen hinsichtlich der Effekte von funktionalen Ausschreibungen, Marktpreisentwicklung und ausgiebiger Bodenerkundung und Detailgenauigkeit der Kostenermittlung getroffen. Risikovorkehrungen sind bei diesem komplexen Projekt möglicherweise zu hoch angesetzt worden. Dazu finden bis zur endgültigen Abrechnung der tatsächlichen Baukosten Aufklärungsgespräche statt, mit dem Ziel, die noch ausstehenden Kosten möglichst genau einzugrenzen.

d) Die sonstigen Kosten waren nur bis zum Jahr 2006/2007 berechnet und z.B. der Bedarf an Personal wurde 2003 mit 66 Mitarbeitern angenommen, wobei der Mitarbeiterstand bis Ende 2006 tatsächlich auf 96 anstieg. Der Rechnungshof hielt in seinem Bericht 2007/3 über die BEG fest, dass die auf die gesamte Projektlaufzeit prognostizierten internen Kosten um 63,06 Mill. EUR (+126%) höher lagen, als ursprünglich angenommen wurde. Der für die Bauphase benötigte Personalbedarf war damals offensichtlich vor Baubeginn nur schwer kalkulierbar.

Frage 7:

Welche Annahmen haben dazu geführt, dass die Kostenprognose des Jahres 2001 ein so grundlegend anderes Ergebnis erbracht hat, wie die Kostenprognosen der Jahre 1999, 2003 und 2005?

Antwort:

Nach Informationen durch die ÖBB-Infrastruktur Bau AG bzw. die SCHIG:

Im Rahmen der Kostenprognose 2001 wurden seitens der BEG Kosteneinsparungspotentiale (z.B. Marktpreisentwicklungen, Mengenrabatte etc.) zugrunde gelegt, die insbesondere auf Grund der Komplexität des Projektes nicht realisiert werden konnten.

Frage 8:

Wie hoch werden von Ihrem Ministerium die Kosten der BEG-Strecke derzeit prognostiziert?

Antwort:

Laut Rahmenplan 2007 – 2012 werden die Kosten der BEG-Strecke endvalorisiert auf das Jahr 2012 mit rd. 2,035 Mrd. EUR prognostiziert.

Fragen 9 und 10:

Wie hoch waren die Kostensteigerungen der offiziellen Indizes für Hochbau, Strassenbau und Brückenbau seit dem Jahr 2000?

Wie wurden diese Steigerungen in den Infrastrukturunternehmen budgetiert?

Antwort:

Nach Informationen durch die ÖBB-Infrastruktur Bau AG:

Der für die BEG Bauverträge relevante Brückenbauindex ist von 2000 (=100%) bis Ende 2006 in der Lohnkomponente auf 120% und der Komponente sonstiges (Stoffe etc.) auf 138% gestiegen, was bei einer Gewichtung Lohn=40%, Sonstiges=60% 131 % ausmacht.

Die vergebenen Baulose werden immer mit dem letzten aktuellen Valorisierungskoeffizienten lt. Brückenbauindex, die noch nicht vergebenen Baulose mit Zuschlagswerte lt. Gutachten Prof. Oberndorfer auf die Preisbasis des jeweils laufenden Jahres gebracht. Eine Valorisierung auf das Projektende wird von den ÖBB vorgenommen, 2006 mit 2,5% p.a.

In der Projektbudgetierung werden in der ASFINAG fiktive Steigerungen von jährlich 2-2,5% angesetzt.

Frage 11:

Ist die Finanzierung der Zubringerstrecke durch das Unterinntal mit Fertigstellungstermin 2012 gesichert?

Antwort:

Die Finanzierung der Zubringstrecke durch das Unterinntal zwischen Kundl/Radfeld und Baumkirchen ist im Rahmenplan 2007-2012 gesichert.

Fragen 12 und 13:

Für wen wurde das, im Rechnungshofbericht Bund 2007/3 als zu teuer beanstandete, Dienstkraftfahrzeug angeschafft?

Um welche Marke handelt es sich bei diesem KFZ?

Antwort:

Nach Informationen durch den ÖBB Konzern erfolgte die Anschaffung dieses Dienstkraftfahrzeuges nach Genehmigung durch das Präsidium des Aufsichtsrates auf Basis des Dienstvertrages – es handelte sich hierbei um einen Vorfühswagen der Marke Jaguar - für den ehemaligen Geschäftsführer.

Mit freundlichen Grüßen

Werner Faymann