



REPUBLIK ÖSTERREICH
WERNER FAYMANN
BUNDESMINISTER
Bundesministerium
für Verkehr, Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-10.000/0022-I/PR3/2007 DVR:0000175

XXIII. GP.-NR

960 /AB

03. Aug. 2007

zu 936 J

An die
Präsidentin des Nationalrates
Mag. Barbara Prammer
Parlament
1017 Wien

Wien, am 1. August 2007

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 936/J-NR/2007 betreffend Umsetzung des Bundesbahnstrukturgesetzes, die die Abgeordneten Dr. Gabriele Moser, Freundinnen und Freunde am 6. Juni 2007 an mich gerichtet haben, beehre ich mich nach Auskunft durch den ÖBB Konzern, wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil der Anfrage erlaube ich mir, einige Richtigstellungen bzw. einige Ergänzungen vorzunehmen. Dies betrifft vor allem die Punkte 1-7. Das Bundesbahnstrukturgesetz berücksichtigt sehr wohl die Trennung zwischen den Bereichen Absatz und Infrastruktur. Aus der Funktion der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG als Netzbetreiber folgt keine Zurechnung zum staatlichen Sektor, sodass die bestehende Trennung ÖBB-Infrastruktur Bau AG und ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG grundsätzlich keine Auswirkungen auf die Trennung in staatlicher Sektor – privater Unternehmenssektor hat. Auch ging die Beförderung von Gütern nicht nur nicht deutlich zurück, vielmehr erfolgte eine Steigerung, wie den Unternehmensberichten der ÖBB-Rail Cargo Austria AG erfreulicherweise entnommen werden kann.

Frage 1:

Wie lautet die Stellungnahme des BMVIT zum RH-Rohbericht über die Umsetzung des Bundesbahngesetzes?

Antwort:

Das bmvit hat eine Stellungnahme zum Rohbericht des Rechnungshofes über die Umsetzung des Bundesbahnstrukturgesetzes abgegeben. Da sich dieser ausschließlich an den Rechnungshof richtet, bedauere ich, diesen nicht dem Parlament zur Verfügung stellen zu

können. Im Endbericht des Rechnungshofes, der dem Parlament zugeleitet wird, wird die Stellungnahme des bmvit enthalten sein.

Fragen 2 und 3:

In welcher Form und wann werden Sie das BBSG novellieren?
Wenn nicht, warum nicht?

Antwort:

Gegenwärtig gibt es keine Bestrebungen, das Bundesbahnstrukturgesetz zu novellieren. Es sind im Unternehmen sicherlich Schnittstellen zu optimieren und Synergieeffekte weiter zu heben. Nach derzeitigem Stand ist dafür keine Novellierung des Bundesbahngesetzes erforderlich. Selbstverständlich müssen bei der ÖBB – so wie bei jedem anderen Unternehmen – Strategie und Struktur überprüft werden, die letztendlich zu einer punktuellen Anpassung des Bundesbahnstrukturgesetzes führen können.

Frage 4:

Welche Konsequenzen werden Sie aus der Kritik des Rechnungshofes
a) an der Verfehlung des Einsparungsziels,
b) an der steigenden Haushaltsbelastung,
c) an der mangelhaften Berücksichtigung des EG-Rechts ziehen?

Antwort:

a) - b):

Die Einsparungen sind mittel- bis langfristig geplant, und eine endgültige Aussage über die Zielerreichung kann erst nach 2010 getroffen werden. Dem Geschäftsbericht 2006 der ÖBB Holding AG sind jedoch deutliche Fortschritte bei der Zielerreichung zu entnehmen. Ausgangspunkt der Reform der ÖBB im BBSG war ein Gesamtfinanzierungsbedarf von 4,4 Mrd. € im Jahr 2003, der im Szenario vor der ÖBB-Reform bis zum Jahr 2010 auf 5,1 Mrd. € angestiegen wäre. Im Zuge der Reform ist vorgesehen, bis zum Jahr 2010 den Gesamtfinanzierungsbedarf auf 4,1 Mrd. € zu senken und damit im Vergleich zu der Situation vor der Reform eine Gesamteinsparung von etwa 1 Mrd. € zu erreichen. Im Jahr 2006 erfolgte eine Steigerung der Gesamterträge um 8,6%, eine Produktivitätssteigerung um 16%, eine Steigerung des Fahrgastaufkommens um 8 Mio Fahrgäste und des Güterverkehrsaufkommens um 5 Mio t gegenüber 2005 gelungen ist. Vergleicht man das EGT – unter vergleichbaren Rahmenbedingungen zwischen den Jahren 2001 bis 2007(Planung), so ergibt sich folgendes Bild:

2001: -74 Mio €	2005: +13 Mio €
2002: -78 Mio €	2006: +32 Mio €
2003: -70 Mio €	2007: +78 Mio € (Forecast1)
2004: -96 Mio €	

Die positive Entwicklung des EGT einerseits und das steigende Infrastrukturbenutzungsentgelt bzw. das Pachtentgelt sind Maßzahlen, die einen erhöhten Eigenfinanzierungsbeitrag der ÖBB dokumentieren.

Getrennt von den erwarteten Einsparungen und Ergebnisverbesserungen im operativen Betrieb bzw. in den Absatzbereichen sind die finanziellen Auswirkungen der Investitionstätigkeit zu bewerten. Schon in den vergangenen Jahren lag das Investitionsniveau über den dem

Reformszenario zu Grunde liegenden Werten. Die Bundesregierung hat mit dem Rahmenplan 2007 bis 2012 gemäß Regierungsprogramm eine Infrastrukturoffensive mit Schwergewicht auf den Ausbau der Schiene gestartet. Dies ist sowohl für den Wirtschaftsstandort Österreich als auch für die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn erforderlich. Den damit verbundenen Verbindlichkeiten steht allerdings auch ein langfristiger Nutzen gegenüber, sodass auch eine langfristige, auf die Nutzungsdauer bezogene Finanzierung gerechtfertigt ist. Der Bund bekennt sich mit zusätzlichen Zuschüssen gemäß § 43 (2) Bundesbahngesetz auch zur Finanzierungsverantwortung. Abgesehen davon, sind diese Investitionen auch Voraussetzung für zusätzliche Markterträge und steigende Benützungsentgelte.

c):

Mit dem Bundesbahnstrukturgesetz sowie dessen Umsetzung werden die Vorgaben des EG-Rechts vollständig erfüllt, was auch der Rechnungshof in seinem Rohbericht bestätigt, daher kann ich keine mangelhafte Berücksichtigung erblicken. Generell ist das Eisenbahnverkehrsrecht ein sehr vielfältiger und umfassender Bereich, Anpassungen sind daher laufend notwendig.

Frage 5:

Auf welche Weise wollen Sie verhindern, dass letztlich auch die Infrastruktur Bau AG laut Maastricht-Kriterien dem staatlichen Sektor zugerechnet wird, da die Umsätze der Bau AG mit der Betriebs AG die marktinduzierten Umsätze übersteigen?

Antwort:

Die Zuordnung der ÖBB zum privaten Sektor wurde von EUROSTAT anlässlich von Prüfbesuchen in den Jahren 2003 und 2004 bestätigt. Allfällige Schnittstellenverbesserungen wurden und werden in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Finanzen bzw. Statistik Austria vorgenommen.

Fragen 6 und 8:

Ist Ihnen bewusst, dass im Fall einer Überprüfung der EG-Rechts-Konformität der Strukturen und Abläufe in der ÖBB-Unternehmensgruppe durch den EuGH der Verweis darauf, dass die (nominelle) aktienrechtliche Unabhängigkeit der Vorstände (zB der Infrastruktur Betrieb AG) die EG Rechtskonformität „vorerst“ garantiere, angesichts der personellen und aktienrechtlich fragwürdigen „realen“ personellen, richtlinienartigen, Verflechtungen mit ihren Diskriminierungspotenzialen für Dritte wohl kaum von gewicht wären, da der EuGH seine Entscheidungen bekanntlich auf den wirklichen wirtschaftlichen Gehalt und nicht auf die formale Konstruktion abstellt?

Aus der vom BMVIT eingeholten Rechtsmeinung zu den Konzernrichtlinien, die im RH-Rohbericht zitiert und analysiert wird, geht hervor, dass die personellen Verflechtungen der Aufsichtsräte der einzelnen Gesellschaften mit Holding-Organfunktionären, die Satzungen und Geschäftsordnungen für deren Aufsichtsräte und Vorstände die dezentralen Abläufe wesentlich erschwert anstatt vereinfacht haben.

- a) Wie werden Sie dieser Fehlentwicklung entgegenwirken?
 b) Verstärken Sie nicht gerade durch Ihre jüngsten Entscheidung über Vorstände und Aufsichtsräte die zentralisierenden Tendenzen, die den fundierten Erkenntnissen des RH zufolge Abläufe erschweren und verteuern?

Antwort:

Derzeit bestehen keine personellen Verflechtungen zwischen den Vorständen der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG und anderen ÖBB-Gesellschaften. Der diskriminierungsfreie Netzzugang für Dritte ist sowohl aufgrund der aktienrechtlichen Grundsätze als auch aufgrund der konzerninternen Bestimmungen (Konzernrichtlinien, Geschäftsordnungen) sicher gestellt.

Frage 7:

Soll die Holding künftig der Konzeption des BBSG (kollegial, schlank, strategisch, je ein Vorstand der 4 operativen AGs) entsprechen oder wird sie entgegen dem BBSG als personalintensive (und damit kostspielige), aktienrechtlich bedenkliche Konstruktion (Steuerung „mittels dem österreichischen Aktienrecht sonst fremden Instrumenten“, Zitat RH) weitergeführt?

Antwort:

Die Hauptaufgabe der Holding liegt auch weiterhin im Bereich der Koordination und der strategischen Vorgaben. Konzernrichtlinien sind grundsätzlich ein geeignetes Instrument, die einheitliche Ausrichtung der Unternehmensgruppe sowie die Umsetzung der gesetzlich geforderten Umstrukturierungsmaßnahmen zu gewährleisten und ein optimales Gesamtergebnis der Unternehmensgruppe zu erzielen. Das setzt eine straffe Führung in Bezug auf strategische Ausrichtung sowie Zielvorgaben und Zielerreichung, aber auch eine weitgehende Eigenständigkeit der operativen Töchter im laufenden Tagesgeschäft voraus. Die ÖBB muss ihre Effizienz und Konkurrenzfähigkeit primär auf dem Märkten des Güter- und Personenverkehrs beweisen. Vor dieser übergeordneten Zielsetzung sind letztendlich auch Organbesetzungen und Prozesse im Unternehmen laufend zu überprüfen und zu bewerten.

Frage 9:

Klare Kostenzuteilungen wurden im System ÖBB alt nicht erreicht. Das BBSG wollte eine Änderung dessen durch interne Verträge zwischen den einzelnen Unternehmen erzielen, was zu 174 Verträgen im Umfang von über 2,3 Milliarden Euro führte. Um den Betrieb aufrecht erhalten zu können, wurden Leistungen ohne schriftliche Vertragsbasis erbracht. Wann werden die Verträge vervollständigt und aktualisiert?

Antwort:

Diese Frage spricht grundsätzlich jene Problembereiche an, die jedes Unternehmen mit rund 40.000 Mitarbeiter/innen hat, die auf über 1.000 Betriebsstättenleistungen im Bundesgebiet verteilt sind. Die von Ihnen angeschnittenen Probleme der Schnittstellen und des Informationsaustausches sind grundsätzlicher Natur und haben mit der Trennung in einzelne operative Gesellschaften nichts zu tun.

Durch die Neuorganisation der „Österreichischen Bundesbahnen–alt“ und der Einrichtung von eigenverantwortlichen Gesellschaften wurden diese Schnittstellen und Effizienzprobleme transparent, sodass diese nunmehr gelöst werden können. Ich erachte die vertraglichen Ex-ante-Regelungen für wesentlich zielführender als entsprechende Ex-post-Verrechnungen, bei denen sich stets die Frage nach der Leistungsbeziehung stellt.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass in großen Unternehmen eine Fülle von internen Leistungsbeziehungen besteht, gleichgültig ob diese in Form einer einzigen Gesellschaft, oder in vielen selbstständigen Gesellschaften organisiert sind. Speziell ein Konzern wie der ÖBB-

Konzern mit vielen Leistungsbeziehungen zwischen den einzelnen Geschäftsbereichen und Abteilungen macht ein detailliertes Vertragssystem notwendig. Die gegenwärtige Struktur mit selbstständigen Gesellschaften des ÖBB-Konzerns ist in dieser Fragestellung hilfreich, da dadurch die einzelnen Leistungsströme genauer erfasst werden und die Kosten/Nutzen-Beziehungen bestimmter Leistungsströme besser hinterfragt und erkannt werden können.

In Summe wurden zwischen den ÖBB-Gesellschaften im Jahr 2006 konzerninterne Leistungen im Wert von € 3,617 Mrd. erbracht, die vorher weniger transparent in Form von internen Leistungsverrechnungen zwischen den einzelnen Geschäftsbereichen verrechnet wurden. Diese Verrechnungen können im Geschäftsbericht 2006 des ÖBB-Konzerns auf den Seiten 141 ff nachvollzogen werden.

Die konzerninternen Verträge (Gesamtzahl derzeit 230) werden aufgrund der Dynamik der Geschäftstätigkeit der ÖBB-Konzerngesellschaften stetig verändert und ergänzt. Sämtliche innerkonzernale Leistungen werden auf Grundlage von Verträgen erbracht. Der Forderung nach Vervollständigung der schriftlichen Dokumentation der Verträge wurde und wird laufend entsprochen. Da bei etlichen Verträgen sowohl die zu erbringenden Leistungen, als auch die zu entrichtenden Entgelte jährlichen Veränderungen unterliegen, werden diese Verträge - gewöhnlich auf ein Jahr - befristet abgeschlossen.

Frage 10:

Was werden Sie unternehmen, damit keine Bau-Entscheidungen mehr auf Basis unzureichender Projektunterlagen erfolgen?

Antwort:

Zur Bewältigung der komplexen Aufgabenstellung wurde laut Information der ÖBB im Juli 2006 eine Netz- und Streckenentwicklungsgesellschaft innerhalb des ÖBB-Konzerns zur weiteren Entwicklung, Planung und Verbesserung der Infrastrukturanlagen, sowie zur Beraterleistung für die bauausführenden Gesellschaften gegründet. Weiters wurden im Konzern zwei Forschungsvorhaben mit Laufzeit bis Ende 2007 gestartet, um auf Grundlage der Verkehrsaufkommensprognose 2025 die notwendigen Ausbauten abzuleiten und Planungsvorgaben zu erarbeiten, sowie die verschiedenen Ausbauvorhaben volks- und betriebswirtschaftlich zu bewerten. Bauentscheidungen werden somit auf Basis ausreichender Projektunterlagen getroffen. Dies betrifft auch jene Vorhaben, die gemäß BBG 2004 aus den vorhergehenden Übertragungsverordnungen in den Rahmenplan überzuführen waren: Gemäß § 2 Abs. 2 des damaligen Bundesbahngesetzes 1992 hatten die Österreichischen Bundesbahnen die Art, den Umfang sowie die Kosten- und Zeitpläne der Vorhaben glaubhaft zu machen. Dies geschah durch die Vorlage von Unterlagen, im Wesentlichen von Projektdatenblättern, welche u.a. Projektbeschreibungen, Zeitpläne und Kostenschätzungen im Sinne der nunmehrigen Bestimmung des § 43 Abs. 1 BBG beinhalteten.

Fragen 11 bis 14 und 16:

Welche qualitativ einwandfreien Bau-Projektunterlagen liegen nun für die Entscheidung für den Bau des Koralmtunnels vor, die 2004/05 fehlten?

Können Sie die Aussage des Rechnungshofes „im Zusammenhang mit dem Projekt Koralmtunnel“ bestätigen, wonach „Umfang und Qualität der Entscheidungsgrundlagen zum Zeitpunkt der Eigentümerentscheidung durch den damaligen Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nicht jenen Erfordernissen entsprachen, wie sie § 43 Abs. 1 BBSG

zwingend vorsah“ (und weiterhin vorsieht), mit anderen Worten also die Eigentümerentscheidung gesetzwidrig erfolgte?

Wer trägt Ihrer Ansicht nach die Verantwortung dafür?

Falls Sie die in Frage 11 angesprochene Aussage des Rechnungshofes nicht bestätigen können – was können Sie konkret zur Widerlegung dieser Aussage des Rechnungshofes vorbringen?

Wer trägt Ihrer Ansicht nach die Verantwortung a) für die Nichtvorlage, b) für die dennoch (und damit gesetzwidrig) erfolgten Entscheidungen?

Antwort:

Die Unterlagen für eine Entscheidung gemäß § 43 Bundesbahnstrukturgesetz im Hinblick auf das Projekt Koralmtunnel, die meinem Amtsvorgänger dafür zur Verfügung standen, sind mir nicht bekannt. Der Nutzen des Projektes Koralmbahn ergibt sich sowohl aus betriebswirtschaftlichen, als auch aus verkehrs- und volkswirtschaftlichen Überlegungen. Dazu existieren eine Vielzahl von Studien und Untersuchungen (siehe zum Beispiel: Ernst Basler + Partner: „Evaluierung von Maßnahmen zum Ausbau der Schieneninfrastruktur; Schlussbericht zur volkswirtschaftlichen Bewertung 2015“). Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass die von den ÖBB übermittelten Unterlagen im Sinne des § 43 Bundesbahnstrukturgesetz ausreichend waren, um fundierte Bauentscheidungen treffen zu können. Für Maßnahmen und Entscheidungen von Vorgängern bin ich jedoch weder zuständig noch verantwortlich.

Frage 15:

Können Sie bestätigen, dass seitens des BMVIT (und des BMF) sechsjährigen Rahmenplänen für die Schieneninfrastruktur zugestimmt wurde, obwohl Ihnen bzw. Ihrem Haus die als Voraussetzung dafür in § 43 Abs. 2 BBSG zwingend vorgesehenen jährlichen Rationalisierungs- und Einsparungspläne nicht vorlagen?

Antwort:

Wie bereits ausgeführt, ist grundsätzlich davon auszugehen, dass die zuständige ÖBB-Infrastruktur Bau AG für jede Genehmigung die notwendigen Unterlagen gemäß § 43 BBSG erarbeitet und zur Verfügung gestellt hat. Die Frage nach der Zustimmung des BMF zum Rahmenplan gemäß § 43 BBSG und zu den ausreichenden Projektunterlagen, um eine Bauentscheidung bezüglich eines Infrastrukturprojektes treffen zu können, sind unabhängig von den Rationalisierungs- und Einsparungsplänen zu sehen. Nichts desto trotz habe ich die Schieneninfrastrukturdienstleistungsgesellschaft mbH angewiesen, sowohl im Bezug auf die Paragraphen §§ 42 BBSG, als auch 43 BBSG verstärkt die von den ÖBB vorgelegten, und im Laufe des Jahres neu vorzulegenden Rationalisierungs- und Einsparungspläne im Detail zu prüfen.

Frage 17:

Wurde im Zusammenhang mit dem Rahmenplan 2007-2012 ein nach § 43 Abs. 2 BBSG zwingend vorgesehener jährlicher Rationalisierungs- und Einsparungsplan unterbreitet, wurde dieser auch zur Kenntnis genommen und was sieht dieser insgesamt sowie im Rahmen der gesetzlich verpflichtenden halbjährlichen Vorscheurechnung konkret vor?

Antwort:

Der Rahmenplan 2007-2012 enthält jährliche Einsparungsziele, die auf Grundlage der konkreten Projektplanungen abgestuft je nach Projektstadium festgelegt wurden. Abgesehen davon sind die Projekte im Rahmenplan (z.B. Stellwerke, Fernsteuerung, Reduzierung von Erhaltungsmaßnahmen, ...) vielfach Voraussetzung für Rationalisierungs- bzw. Einsparungseffekte bei der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG.

Frage 18:

Zu welchem Zeitpunkt wurden konkret die auf § 45 BBSG bezogenen, jeweils sechs Wochen nach Ablauf des Kalenderhalbjahrs fälligen halbjährlichen „Berichte mit besonderer Berücksichtigung der Rahmenplan-Erfüllung in zeitlicher und kostenmäßiger Sicht“ seitens der ÖBB Infrastruktur Bau AG seit Inkrafttreten des BBSG jeweils vorgelegt? (Bitte um Angabe des exakten Datums zu jeder erfolgten Vorlage.)

Antwort:

Gem. § 45 Bundesbahngesetz idgF sind die "hiezue erforderlichen Voraussetzungen, insbesondere die Vorlage von laufenden Tätigkeitsberichten einschließlich der Planerfüllung hinsichtlich Zeit und Kosten, [...] in den Verträgen zu regeln bzw. bei der Zustimmung zum Rahmenplan festzulegen." (§ 45 BBG). Im Rahmen der jährlichen Fortschreibung des Rahmenplans sind umfangreiche und jeweils aktualisierte Erläuterungen und Darstellungen zu erstellen und dem bmvit vorzulegen. Insbesondere haben diese Unterlagen auch einen Zeitplan mit projektbezogenen Planungs- und Baufortschritten sowie eine aktuelle Kostenschätzung zu umfassen, weshalb die Vorlage des jeweils fortgeschriebenen Rahmenplanes auch als Vorlage eines Tätigkeitsberichtes über das abgelaufene Jahr gesehen werden und aus Synergiegründen auf die Vorlage eines eigenen Tätigkeitsberichtes mit ohnedies den gleichen Inhalten verzichtet werden kann. Die Vorlage des Rahmenplanes 2006 - 2011 und damit eines Tätigkeitsberichtes über die bis zu diesem Zeitpunkt verzeichneten Entwicklungen erfolgte durch die ÖBB-Infrastruktur Bau AG am 7. September 2005, die Vorlage des Rahmenplanes 2007 - 2012 und damit eines Tätigkeitsberichtes über die bis zu diesem Zeitpunkt verzeichneten Entwicklungen erfolgte durch die ÖBB-Infrastruktur Bau AG am 13. Dezember 2006.

Zusätzlich erfolgt eine laufende Kontrolle der Infrastrukturprojekte, insbesondere die begleitende Kontrolle der einzelnen Infrastrukturprojekte der ÖBB- Infrastruktur Bau AG, aber auch der ÖBB- Infrastruktur Betrieb AG. Neben der begleitenden Kontrolle prüft die SCHIG mbH die Einhaltung der Kosten- und Zeitpläne und legt dem bmvit darüber regelmäßig und laufend Berichte vor.

Fragen 19 und 20:

Auf welche Weise werden Sie der Empfehlung des Rechnungshofes nachkommen, Prioritäten nach einer sachlichen (!) Gewichtung von Bauprojekten vorzunehmen?

Was haben Sie bzw. Ihr Ressort in dieser Hinsicht in Bezug auf ÖBB Projekte seit dem Zeitraum der dem Rohbericht zugrunde liegenden RH Prüfung (Juni bis September 2006) konkret bereits unternommen, zB bei der Vorbereitung der jüngsten Reihung von Infrastrukturprojekten?

Antwort:

Durch die Neuaufstellung des Rahmenplans gemäß § 43 Bundesbahnstrukturgesetz idgF zu Beginn meines Amtsantrittes, habe ich eindeutige Prioritäten und sachliche Kriterien für die einzelnen Bauprojekte der ÖBB- Infrastruktur Bau AG festgesetzt. Die wesentlichen Kriterien waren,

- die Einhaltung vertraglicher Verpflichtungen
- zügige Fertigstellung von in Bau befindlichen Projekten
- Beseitigung von Kapazitätsengpässen und Lückenschlüssen im Netz
- Sicherstellung der Qualität des Bestandsnetzes und Investitionen in betriebliche Rationalisierungen

Frage 21:

Was werden Sie unternehmen, damit die SCHIG – wie gesetzlich vorgesehen – umfassende und qualitativ gute Projektunterlagen zeitgerecht erhält, sodass sie ihrem gesetzlichen Auftrag nachkommen kann?

Antwort:

Die SCHIG mbH ist ihrem gesetzlichen Auftrag bisher nachgekommen, die Projekte der ÖBB- Infrastruktur Bau AG, aber auch den Zuschussvertrag an die ÖBB- Infrastruktur Betrieb AG zu prüfen. Hierüber legt die SCHIG mbH Berichte, sowohl laufende Berichte zur begleitenden Kontrolle, als auch Berichte der SCHIG mbH an mein Ressort bezüglich des Monitorings der Infrastrukturprojekte. Die zeitgerechte Übermittlung der erforderlichen Unterlagen wurde zwischen ÖBB, bmvit, BMF und SCHIG vertraglich geregelt.

Frage 22:

In welcher Form und wodurch werden Sie dafür sorgen, dass die Zahl der Langsamfahrstellen bis 2011 deutlich reduziert und nicht erhöht wird?

Antwort:

Die Frage der Langsamfahrstellen erachte ich als besonders wichtig, da sie für die Qualität des Personenverkehrs, aber auch des Güterverkehrs von entscheidender Bedeutung ist. Eine Reduktion der Langsamfahrstellen vorzunehmen, ist Aufgabe des Vorstandes der ÖBB- Infrastruktur Betrieb AG, die im Falle von Investitionen mit der ÖBB- Infrastruktur Bau AG im Rahmen der für Basisinvestitionen zur Verfügung stehenden Mittel abzustimmen ist. Die entsprechenden Mechanismen sind im Bundesbahnstrukturgesetz festgelegt. Selbstverständlich ist im Zuge der jährlichen Fortschreibung des Rahmenplans laufend zu evaluieren und sind Investitionen zugunsten einer ausreichenden Erneuerung des Bestandsnetzes und daher zugunsten einer nachhaltigen Absenkung der Langsamfahrstellen sicher zu stellen. Ebenfalls erwarte ich einen Bericht der SCHIG mbH zur Reduktion der Langsamfahrstellen.

Frage 23:

Auf welche Weise wollen Sie verhindern, dass IBE in größerem Umfang bezahlt als eingenommen wird?

Antwort:

Die von Ihnen angeführte Differenz zwischen bezahltem und eingenommenem Infrastrukturbenützungsentgelt ist für mich nicht nachvollziehbar.

In Bezug auf die allenfalls gemeinte Differenz zwischen Infrastrukturbenützungsentgelt und dem Nutzungsentgelt, das die ÖBB- Infrastruktur Betrieb AG an die ÖBB-Infrastruktur Bau AG entrichtet ist anzumerken, dass es sich dabei um eine strukturelle Differenz handelt: Gemäß den Zielsetzungen der ÖBB-Reform werden damit die Rationalisierungen und Einsparungen im laufenden Betrieb abgeschöpft und für Investitionen zur Verfügung gestellt.

Frage 24:

Welche Konsequenzen a) haben Sie bereits, b) werden Sie bis wann im einzelnen setzen, um Wiederholungen der vom Rechnungshof heftig kritisierten Interessensverquickungen des ehemaligen Aufsichtsratsmitglieds und gleichzeitigen Beratungs-Auftragsnehmers Fredmund M. verlässlich und lückenlos vorzubeugen?

Antwort:

Die Frage stellt sich nicht mehr, da der von Ihnen genannte Fredmund M. sein Aufsichtsratsmandat im Kontrollgremium der ÖBB- Personenverkehrs AG zurückgelegt hat. Die ÖBB bestätigte mir, dass in den Geschäftsordnungen des Aufsichtsrates ein Punkt 10.2.3.9 eingeführt wurde, der gemäß Corporate Governance Codex alle wesentlichen Geschäfte der Gesellschaft mit einem Aufsichtsrat für zustimmungspflichtig erklärt.

Frage 25:

Wodurch ist in Zukunft sichergestellt, dass sich die Infrastruktur Bau AG an den Erfordernissen des Personenverkehrs und den hier bereits von Ihnen und den ÖBB-Spitzen wiederholt angekündigten übergeordneten Zielen (Taktfahrplan, Barrierefreiheit) orientiert?

Antwort:

Bezüglich der Gleichstellung von Menschen mit Handicaps und solchen ohne Einschränkungen wurde das Behindertengleichstellungsgesetz erlassen. Die ÖBB- Infrastruktur Bau AG und auch die ÖBB- Holding AG sowie der Fachverband der Schienenbahnen wurden mehrfach darauf hingewiesen, dass die Bestimmungen dieses Gesetzes von den Eisenbahnunternehmen einzuhalten sind. Die Abstimmung der Erfordernisse des Infrastrukturausbaues mit den Bedürfnissen der Eisenbahnverkehrsunternehmen, das sind Drittbahnen, welche das Netz der ÖBB gegen Entrichtung eines Infrastrukturbenützungsentgeltes, nutzen, sowie die ÖBB-Personenverkehrs AG und der Rail Cargo Austria AG erfolgt in regelmäßigen Gesprächen und im Rahmen so genannter Konzernplattformen, deren wesentlichste Ergebnisse auch in die Rahmenplanerstellung einfließen. Damit kann einerseits die diskriminierungsfreie Unabhängigkeit des Infrastrukturausbaus gewahrt werden, andererseits können dadurch die Bedürfnisse der Absatzgesellschaften bzw. die Markterfordernisse im Rahmenplan gem. § 43 BBG berücksichtigt werden.

Frage 26:

Was werden Sie bis wann konkret unternehmen, damit die Rail Cargo Austria nicht weiterhin – wie im RH-Rohbericht klar herausgearbeitet und kritisiert – durch Konzernaktivitäten, -richtlinien, marktferne Kostentragungsregelungen etc. wirtschaftlich eingeschränkt wird?

Antwort:

Grundsätzlich ist zu bemerken, dass die ÖBB Rail Cargo Austria AG eine Aktiengesellschaft nach dem Aktiengesetz und somit eine rechtlich selbständige Einheit ist, allgemeine Weisungsrechte, wie diese im BBG 92 vorgesehen waren, gibt es nicht mehr. Der Vorstand leitet die Aktiengesellschaft unter seiner eigenen Verantwortung und kann an keinerlei Weisungen gebunden werden.

Gemäß diesen klaren Bestimmungen trete ich dafür ein, dass die Vorstände der operativen Töchter der ÖBB-Holding AG das operative Geschäft in Eigenverantwortung und in voller Ergebnisverantwortlichkeit leiten. Von dieser klaren Aufgabenzuweisung an die operativen Töchter der ÖBB-Holding AG unberührt sind Aufgaben der Holding für eine strategisch einheitliche Ausrichtung der ÖBB als Konzern mit definierten Zielvorgaben für die Töchter zu sorgen. Marktkonforme Kostentragungsregelungen und transparente interne Leistungsverrechnungen sind Voraussetzung für Effizienzsteigerung und daher jedenfalls umzusetzen.

Frage 27:

Wie werden Sie sicherstellen, dass die in der Speditionsholding GmbH zusammengefassten selbständigen Auslandstöchter der RCA künftig von Ein- und Durchgriffsversuchen seitens der ÖBB Holding und der DLG verschont bleiben?

Antwort:

Da die ÖBB- RCA AG eine rechtlich selbständige Einheit ist, können ihrem Vorstand keine Weisungen ("Durchgriffsversuche") erteilt werden. Nur die ÖBB RCA AG könnte ihren Tochtergesellschaften (zB der Speditionsholding GmbH) Weisungen erteilen.

Wie ich bereits zu Fragepunkt 26 angemerkt habe, sind die operativen Töchter der ÖBB-Holding AG eigenverantwortlich, ausschließlich ihre Vorstände sind für das Ergebnis verantwortlich. Die ÖBB Holding AG ihrerseits hat gemäß BBSG eine starke Stellung bezüglich Koordination und strategischer Vorgaben.

In Bezug auf die ÖBB Dienstleistung GmbH ist eine Umorganisation in Aussicht genommen, wie es das Bundesbahnstrukturgesetz idGF vorsieht.

Frage 28:

Was

- a) haben Sie bereits wann im einzelnen unternommen
- b) werden Sie wann im einzelnen unternehmen, um die im Rohbericht an Sie bzw. Ihr Ressort gerichtete Empfehlung des Rechnungshofes, „zukünftig (...) auch die zulässige – möglichst sinkende – Neuverschuldung der ÖBB Infrastruktur Bau festzulegen“, umzusetzen?

Antwort:

Alle Planrechnungen zur Strukturreform zeigten stets klar, dass die ÖBB- Infrastruktur Bau AG auch künftig Fremdfinanzierungserfordernisse haben wird. Eine Absenkung der Gesamtverschuldung konnte daher nicht erwartet werden.

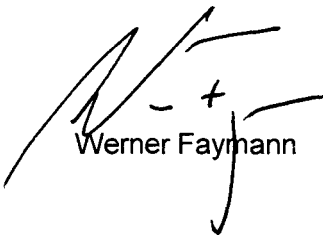
Über die Erreichung des im Zuge der ÖBB-Reform vereinbarten Einsparungsziels kann aufgrund des Planungszeitraums bis einschließlich 2010 erst dann abschließend befunden werden. Der ÖBB-Konzern liegt bei der Umsetzung des BBSG in wesentlichen Bereichen

über Plan (z.B. Personalabbau). Der RH bezieht sich mit Hinweis auf die Erläuterungen zum BBSG auf Kosteneinsparungen in Höhe von EUR 1 Mrd. jährlich, wobei es sich allerdings um Einsparungen beim Bruttoergebnis (Umsatz – variable Kosten) handelt. Insgesamt steigt der Selbstfinanzierungsgrad.

Wie schon zu Fragepunkt 4 erläutert, hängt die Entwicklung der Finanzkennzahlen der ÖBB Infrastruktur Bau AG maßgeblich vom Investitionsniveau ab. Der Investitionsoffensive der Bundesregierung in die Schieneninfrastruktur, die sowohl aus wirtschaftspolitischer Sicht (siehe diesbezügliche Empfehlungen der OECD) als auch im Sinne einer nachhaltigen und verträglichen Bewältigung des künftigen Verkehrsaufkommens geboten ist, steht selbstverständlich auch eine Finanzierungsverantwortung der öffentlichen Hand gegenüber. Der langfristige Nutzen der Schieneninfrastruktur rechtfertigt eine auf die Nutzungsdauer bezogene langfristige Finanzierung.

Das Regierungsübereinkommen sowie die Budgets für die Jahre 2007 und 2008 sehen dafür entsprechende Zahlungen an die ÖBB- Infrastruktur Bau AG vor, sodass eine ausreichende Eigenmittelsituation der ÖBB-Infrastruktur Bau AG gegeben ist.

Mit freundlichen Grüßen,



Werner Faymann