

4982/J XXIII. GP

Eingelangt am 15.09.2008

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

ANFRAGE

des Abgeordneten Rossmann, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Vorbelastungen in Höhe von 7,1 Mrd. Euro für die ÖBB

Wie der Finanzvorstand der ÖBB, Mag. Erich Söllinger, im RH-Ausschuss am 20.05.2008 anlässlich des Berichtes des Rechnungshofes 2007/15 (III-100 d.B.) berichtete, gibt es eine Vereinbarung vom März 2008 zwischen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, Werner Faymann, dem Bundesminister für Finanzen, Wilhelm Molterer, der ÖBB Holding AG, vertreten durch Martin Huber und Erich Söllinger und der ÖBB Infrastruktur Bau AG, vertreten durch Georg-Michael Vavrovsky und Gilbert Trattner (siehe Beilage). Darin verpflichtet sich der Bund 70% der jährlichen Investitionsausgaben der ÖBB Infrastruktur Bau AG, die bis 2013 eingegangen werden, über einen Zeitraum von 30 Jahren zu finanzieren.

Wie aus dieser Vereinbarung hervorgeht, steigen die durch diese Investitionen bedingten Schulden der ÖBB Infrastruktur zwischen 2008 und 2013 von 9,6 Mrd. Euro auf 16,7 Mrd. Euro bzw. um 7,1 Mrd. Euro.

Aus ökonomischer Sicht handelt es sich bei dieser Vereinbarung eindeutig um eine Verpflichtung des Bundes, die Schulden der ÖBB Infrastruktur (inkl. Zinsen) zurückzuzahlen. Aus bilanztechnischer Sicht handelt es sich um einen essentiellen Vertrag. Ohne diesen Vertrag könnte die Bilanz der ÖBB nicht erstellt werden, wie auch im Geschäftsbericht der ÖBB bestätigt wird. Aus haushaltsrechtlicher Sicht ist die Frage zu stellen, ob es sich um eingegangene Vorbelastungen handelt, für die gemäß §45 BHG eine Bewilligung des NR erforderlich ist. Im BGBl I 106(2007) wurde die Ermächtigung für die Vorbelastung nur in Höhe von 1,9 Mrd. Euro erteilt, nicht jedoch für die notwendigen 7,1 Mrd. Euro.

Nach Meinung der Anfragesteller ist eine Genehmigung für den gesamten Betrag von 7,1 Mrd. Euro erforderlich, die 1,9 Mrd. Euro sind unzureichend.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Wann und mit welcher gesetzlichen Ermächtigung wurde der Verkehrsminister ermächtigt, diese Vorbelastung in Höhe von 7,1 Mrd. Euro einzugehen?
2. Gab es diesbezügliche Gespräche mit dem Finanzminister? Was genau war der Inhalt dieser Gespräche? Hat der Finanzminister im Rahmen des Zustandekommens der oben genannten Vereinbarung darauf hingewiesen, dass das Eingehen dieser Vorbelastungen einer gesetzlichen Ermächtigung bedarf?
3. Waren an diesen Gesprächen Beamte beteiligt? Welchen Ressorts gehören diese Beamten an? Haben diese darauf hingewiesen, dass es für das Eingehen dieser Vorbelastungen einer gesetzlichen Ermächtigung bedarf?
4. Wenn ja, warum wurde seitens des Verkehrsministers diese Ermächtigung durch den Nationalrat nicht eingeholt?
5. Wie aus dem Geschäftsbericht der ÖBB 2006 (Seite 49) hervorgeht, wurde bereits für die Jahre 2007 bis 2012 eine ähnliche Vereinbarung abgeschlossen. Wann wurde diese Vereinbarung abgeschlossen? Wie lautet der genaue Wortlaut? Wie hoch sind die dabei eingegangenen Vorbelastungen und Verpflichtungen?
6. Wie werden die Verpflichtungen aus diesen Vereinbarungen im Rechnungswesen und Rechnungsabschluss verbucht?
7. Wie sind diese Vereinbarungen mit dem Grundsatz der Transparenz im neuen Haushaltsrecht vereinbar (Verfassungsbestimmung)?
8. Was bedeuten diese Vereinbarungen für das Maastricht-Defizit und für die Maastricht-Schulden?
9. Gab es bezüglich der Maastricht-mäßigen Behandlung Gespräche mit Eurostat?
10. Wenn ja, wann genau war das und welche Personen haben daran teilgenommen? Was waren die Ergebnisse dieser Gespräche?
11. Wenn nein, warum nicht?

V e r e i n b a r u n g
zum Rahmenplan 2008 - 2013 gemäß § 43 Abs. 1 Bundesbahngesetz

abgeschlossen zwischen dem

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
Werner FAYMANN,

dem

Bundesminister für Finanzen
Vizekanzler Mag. Wilhelm MOLTERER,

der

ÖBB-Holding AG

vertreten durch

Mag. Martin HUBER und Mag. Erich SÖLLINGER
und der

ÖBB-Infrastruktur Bau AG

vertreten durch

Dipl.-Ing. Dr. Georg-Michael VAVROVSKY und Mag. Gilbert TRATTNER

Die ÖBB-Infrastruktur Bau AG hat mit Schreiben vom 5. März 2008 den vorweg mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie inhaltlich abgestimmten Rahmenplan 2008 - 2013 vorgelegt (Anlage 1).

Unter Bezugnahme auf die Bestimmungen des § 43 Abs. 1 Bundesbahngesetz werden zum Rahmenplan 2008 - 2013 einvernehmlich nachstehende Festlegungen getroffen:

1. Für die Rahmenplanperiode 2008 - 2013 werden nachstehende jährliche zahlungswirksame Investitionsmittel aus der Umsetzung der Rahmenplanvorhaben vereinbart:

Jahr	2008	2009	2010	2011	2012	2013
zahlungswirksame Investitionsmittel (in Mio. €)	1.702	1.719	1.687	1.876	1.796	1.946

Diese Werte berücksichtigen ausgehend von der Preisbasis 1.1.2007 eine Vorausvalorisierung der Projektkosten mit 2,5 % per anno sowie eine sachgerechte Risikovorsorge (vgl. Anlage 2: Auszug Handbuch zur Kostenermittlung der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, Version 1.12, Juni 2007 - Kapitel 1; Anwendungsbereich: Neu- und Ausbauprojekte). In der beigeschlossenen Übersicht über die Ermittlung der jährlichen zahlungswirksamen Investitionsmittel (Anlage 3) sind die zu erzielenden Kosteneinsparungen, die zugrunde gelegten Umsetzungsgrade sowie die erwarteten Kostenbeiträge und zweckgebundenen Immobilienlöse im Einzelnen angeführt.

Zur Realisierung der Kosteneinsparungen ist das von der ÖBB-Infrastruktur Bau AG gestartete Projekt „Effizienzsteigerungsprogramm“ mit Nachdruck weiter zu verfolgen. Die erzielten Ergebnisse sind in dem zum 31. August vorzulegenden Bericht über die Umsetzung des Rahmenplanes darzustellen.

2. Die jährlichen zahlungswirksamen Investitionsmittel für die Jahre 2008 - 2013 beinhalten auch Kostenbeiträge und zweckgebundene Immobilienlöse (z.B. im Zusammenhang mit der

Errichtung des Bahnhofes Wien). Geringere Kostenbeiträge bzw. zweckgebundene Immobilienerlöse verringern entsprechend die jährlichen zahlungswirksamen Investitionsmittel. Zusätzlich akquirierte Kostenbeiträge bzw. zweckgebundene Immobilienerlöse führen zu einer Erhöhung der jährlichen zahlungswirksamen Investitionsmittel, mit welchen weitere Investitionsvorhaben finanziert werden können.

3. Ein Ausgleich zwischen den jährlichen zahlungswirksamen Investitionsmitteln für Projekte und für Basisinvestitionen ist nur im Einvernehmen mit dem BMVIT und dem BMF zulässig.
4. Über- bzw. Unterschreitungen der jährlichen zahlungswirksamen Investitionsmittel sind innerhalb der Rahmenplanperiode 2008 - 2013 auszugleichen. Im Falle der Absehbarkeit einer Überschreitung der für das laufende Jahr vorgesehenen zahlungswirksamen Investitionsmittel ist umgehend mit dem BMVIT und dem BMF die weitere Vorgangsweise abzustimmen.
5. Für die jeweils unter einer Überschriftenzeile zusammengefassten Vorhaben des Rahmenplanes ist die Meilensteinliste zu aktualisieren und dem BMVIT und dem BMF zur Kenntnis zu bringen. In dieser Liste sind sämtliche projektrelevanten Eckdaten (z.B. Vorlage der UVE, UVP, Einreichung des Bauentwurfes, Baugenehmigung, Baubeginn, Inbetriebnahme) zu erfassen und entsprechend fortzuschreiben.
6. Die Beseitigung von Katastrophenschäden ist im jeweils laufenden Jahr bis zu einer Höhe von 9 Mio. € aus den oben vereinbarten jährlichen zahlungswirksamen Investitionsmitteln zu bedecken. Die Finanzierung darüber hinausgehender Erfordernisse ist im Einvernehmen zwischen BMVIT, BMF und ÖBB-Infrastruktur Bau AG festzulegen.
7. Die Republik Österreich gewährt der ÖBB-Infrastruktur Bau AG gem. § 43 Abs. 2 Bundesbahngesetz Zuschüsse für die Bereitstellung ihrer Schieneninfrastruktur in Höhe der nicht durch Nutzungsentgelte von Dritten und sonstiges Vermögen erzielbaren Einnahmen. Aus heutiger Sicht beträgt der notwendige, durch die Republik Österreich bereitzustellende Zuschuss jeweils 70 % der jährlichen Investitionsausgaben. Dieser Prozentsatz wird laufend überprüft und gegebenenfalls für die zukünftigen Zuschüsse an die aktuellen Erfordernisse angepasst.

Die Ermittlung dieser Zuschüsse in Abhängigkeit der getätigten Investitionen in den einzelnen Jahren ab 2008 erfolgt unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Nutzungsdauer in Form einer auf 30 Jahre umgelegten Annuität, wobei als Zinssatz der jeweils aktuelle Satz für Langfristfinanzierungen der ÖBB-Infrastruktur Bau AG herangezogen wird.

Für die Jahre 2008 bis 2013 des Rahmenplans ergibt sich daher auf Grundlage der geplanten Investitionen ein rechtsverbindlicher Anspruch auf Zuschüsse gemäß folgender Tabelle:

Beträge in Mio. €	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Investitionsvolumen	1.702	1.719	1.687	1.876	1.796	1.946
Finanzverbindlichkeiten	9.638	11.092	12.523	14.008	15.248	16.712
Eigenkapital	851	935	965	975	1.021	1.051
Zuschüsse des Bundes gem. § 43 BBG	137	210	280	362	439	522
EGT	13	84	30	10	46	30

Die sich aus diesem Anspruch der ÖBB-Infrastruktur Bau AG auf Zuschüsse der Republik Österreich ergebenden Zahlungen sind jeweils vierteljährig zum Quartalsende in Höhe eines Viertels des in der vorstehenden Tabelle ausgewiesenen Zuschusses fällig. Im Falle einer

verspäteten Entrichtung wird der offene Saldo mit dem Langfristfinanzierungszinssatz der ÖBB-Infrastruktur Bau AG verzinst.

8. Die ÖBB-Infrastruktur Bau AG hat unabhängig von den gesetzlichen Vorgaben jeweils bis zum 31. März und bis zum 31. August Berichte über die Umsetzung des Rahmenplanes zu erstellen und dem BMVIT, dem BMF und der SCHIG mbH vorzulegen. Der erste Bericht hat sich vorrangig mit der Umsetzung des Rahmenplanes im abgelaufenen Jahr auseinanderzusetzen; der zweite Bericht hat vorrangig eine Anpassung des Zahlenwerkes sowie eine Vorschau auf das Jahresende (als Grundlage für die jährliche Fortschreibung des Rahmenplanes) zu beinhalten. Beiden Berichten ist jeweils die aktualisierte Meilensteinliste im Sinne des Punktes 5 beizuschließen.

Anlage 1: Rahmenplan 2008 - 2013

Anlage 2: Auszug Handbuch zur Kostenermittlung der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, Version 1.12, Juni 2007 - Kapitel 1; Anwendungsbereich: Neu- und Ausbauprojekte)

Anlage 3: Übersicht über die Ermittlung der jährlichen zahlungswirksamen Investitionsmittel