

6151/AB XXIV. GP

Eingelangt am 10.09.2010

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0048-I/PR3/2010
DVR:0000175

Wien, am . September 2010

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Moser und FreundInnen haben am 12. Juli 2010 unter der **Nr. 6246/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend fortgesetzte Missstände im Bereich Privatbahnförderung gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- Wie erklären Sie die nun schon jahrelang fortgesetzten groben Missstände bei der Privatbahnförderung Ihres Ressorts?

- War/en in Ihrem Ressort in den Jahren ab 2000 dieselbe/n Person/en federführend in leitender Ebene für Privatbahnförderungen zuständig wie in den Jahren nach 2006 und bis heute? Wenn nein, inwiefern nicht?

Ich verweise auf die aktuelle Geschäftseinteilung des bmvit. Diese ist auf der Homepage www.bmvit.gv.at einzusehen.

Zu Frage 3:

- Wie erklären Sie insbesondere, dass zahlreiche Empfehlungen des Rechnungshofs aus seinem Bericht zur Privatbahnförderung von 2006 nicht oder nur zu geringen Teilen umgesetzt wurden, sodass der Rechnungshof die meisten 2005/06 kritisierten Punkte 2009/10 ganz oder weitgehend unverändert erneut feststellen musste?

Das bmvit ist immer bemüht, die Empfehlungen des RH bestmöglich umzusetzen, wenn diese zu einer Verbesserung insgesamt und Effizienzsteigerung führen.

Zu Frage 4:

- Wer hat die erst nach drei Monaten abgegebene Stellungnahme des BMVIT vom Jänner 2010 zum Rohbericht/Prüfungsergebnis des Rechnungshofs zu den Privatbahnförderungen a) erstellt, b) unterfertigt?

Die Stellungnahme des bmvit wurde entsprechend der geltenden Geschäftseinteilung genehmigt und fristgerecht dem RH übermittelt.

Zu den Fragen 5bis 7:

- Wo sind die beim Projekt Oberwart-Großpetersdorf konkret laut Rechnungshof jedenfalls verschollenen 0,64 bis 1,22 Millionen Euro verblieben? Wer waren die Empfänger bzw. Begünstigten dieser Summen?
- Wofür wurden die dem BMVIT von der SCHIG bereits 2008 zur Rückforderung nahegelegten 3,4 Mio Euro (fast 50% der in diesem Fall gewährten Förderung!) zweckwidrig eingesetzt und um welches Investitionsprojekt handelte es sich hier? Wer waren die Begünstigten dieser Förderung des BMVIT?

- *Wo sind die beim Fall „Park&Ride-Anlage“ - bitte um Angabe, um welche Anlage es sich handelt - verschollenen mindestens 0,72 Mio Euro verblieben? Wer waren die Begünstigten dieser Förderung des BMVIT?*

Auf Basis von Prüfberichten der SCHIG wurde vom bmvit veranlasst, dass sämtliche hier angeführten Beträge für förderbare Privatbahnhafeninfrastruktur verwendet wurden.

Diese Vorgehensweise ist aus dem Bericht des RH zu entnehmen.

Zu Frage 8:

- *Werden derartige Fördergelder vom BMVIT mit Zinsen zurückgefordert (falls sie irgendwann doch wie vorgesehen zurückgefordert werden sollten)? Wenn nein, warum nicht?*

Rückforderungen erfolgen gemäß den veröffentlichten Richtlinien.

Zu Frage 9:

- *Welche Ergebnisse im Einzelnen haben die laut BMVIT „bis Juni 2010“ von einem dienstzugeteilten Mitarbeiter durchgeföhrten „Prüfungen der widmungsgemäßen Mittelverwendung“ erbracht, und welche Konsequenzen wurden bzw. werden aus diesen Ergebnissen wann im einzelnen gezogen?*

Die Vertragsgestaltung für die ab 2010 zu schließenden Finanzierungsverträge wurden zeitgerecht vorbereitet und die Projekte aller Vertragspartner (Länder, Gemeinden und Privatbahnen) auf ihre Konsistenz und Übereinstimmung mit den Finanzierungsrichtlinien des bmvit überprüft. Der RH empfiehlt die Verträge rechtzeitig fertig zu stellen, was erfolgt ist.

Zu Frage 10:

- *Welche Begründung gibt es dafür, dass diese Prüfung nicht schon lange vor 2010 bzw. vor den SCHIG-Arbeiten von den eigentlich zuständigen BMVIT-Angehörigen vorgenommen wurde, umso mehr, als der Rechnungshof sie bereits 2005/06 unübersehbar eingemahnt hatte und die Rückforderung seit 2005 in BMVIT-eigenen Vorschriften zwingend vorgesehen ist?*

Die Prüfungen werden nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten priorisiert.

Zu Frage 11:

- Wie erklären Sie die Aussage von BMVIT-Seite in der Stellungnahme zum Prüfergebnis von Jänner 2010, „Eine Rückforderung könnte kleinere Privatbahnen in den Konkurs treiben.“? Bedeutet dies konkret, dass Förderungsmittel statt in Investitionen in den laufenden Betrieb oder in sonstige Unternehmenstätigkeiten geflossen sind? Ist es die Aufgabe der BMVIT-Privatbahnförderung, überforderte Unternehmen mittels zweckwidrig verwendeter Förderungen vor dem Konkurs zu retten?

Finanzierungsmittel für die Infrastruktur fließen ausschließlich in den Ausbau von Infrastruktur und nicht in den laufenden Betrieb oder sonstige Unternehmenstätigkeiten.

Zu Frage 12:

- Wie erklären Sie konkret, dass trotz der in der Anfragebegründung auszugsweise ausgeführten, haarsträubenden, über gut 10 Jahre verteilten Missstände rund um das Projekt Oberwart-Grosspetersdorf bzw. die Bestandsstrecke nach Rechnitz seitens des BMVIT fortgesetzt außerordentlich großzügige Förderentscheidungen getroffen wurden, selbst wo diese rechtlich gar nicht möglich gewesen wären?

Es wurde gemeinsam mit dem Land Burgenland über eine Finanzierungsaufteilung betreffend Eisenbahnkreuzungen verhandelt. Es kam jedoch bis dato zu keinem Abschluss eines Finanzierungsübereinkommens und damit auch zu keinem Mittelfluss.

Zu Frage 13:

- Wie erklären Sie insbesondere, dass wie in diesem Fall ein mit der Erhaltung einer Bahnstrecke (also: der Einhaltung gesetzlicher Verpflichtungen), der ordnungsgemäßen Beantragung von Förderungen, der Beantwortung von fertig übermittelten Förderverträgen etc offenkundig überfordertes Unternehmen über zehn Jahre lang dennoch regelmäßig und im wesentlichen problemlos in den Genuss teilweise beträchtlicher Fördersummen des BMVIT kommt? Können Sie ausschließen, dass es für die Stabilität dieser Geschäftsbeziehung andere als rein sachlichinhaltliche Ursachen gibt?

Wie bereits angeführt, gab es in den letzten Jahren keinen Mittelfluss, dies ist auch in den vom Nationalrat beschlossenen Bundesrechenabschlüssen nachzulesen.

Zu den Fragen 14 und 15:

- *Mit welchem Datum erfolgte der Vertragsabschluss des mittelfristigen Investitions- und Erhaltungsprogramms 2010 bis 2014?*
- *Wann im Einzelnen wurden 2010 bereits konkrete Förderungsverträge mit Unternehmen abgeschlossen?*

Die Erstinformation an die Länder und die Privatbahnunternehmen über die finanziellen Möglichkeiten des Bundes erging nach Inkrafttreten des Bundesfinanzgesetzes 2009 und Beschluss des Bundesfinanzgesetzes 2010 durch den Nationalrat. Danach konnte das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen hergestellt werden und erst ab diesem Zeitpunkt war es möglich, die Finanzierungsangebote zu versenden. Die Versendung erfolgte noch im Herbst 2009. Auf Basis der bereits frühzeitig erfolgten Information durch das bmvit im Jahre 2009 haben die Bundesländer ihre Entscheidungsgremien befasst. Die ersten Finanzierungsübereinkommen wurden im Juli 2010 unterfertigt, es werden nun laufend Verträge abgeschlossen.

Zu Frage 16:

- *Wann im Einzelnen wurden zu den in Frage 14 angesprochenen Förderungsverträgen Förderungen ausgezahlt?*

Eine Auszahlung von Finanzierungsbeträgen kann frühestens nach Abschluss des Übereinkommens und nach Anforderung des Unternehmens erfolgen.

Zu Frage 17:

- *Nachdem das BMVIT in seiner Stellungnahme zum Prüfergebnis von Jänner 2010 von „unwichtigen Privatbahnen“ spricht - welche Privatbahnen sind damit konkret gemeint?*

Hier wird die Antwort des bmvit falsch zitiert, denn darin wird nicht von „unwichtigen“ sondern von „unbedeutenden“ Nebenbahnen gesprochen. Dazu zählt z.B. die Strecke zwischen Lambach und Haag im Hausruck, auf der der Eisenbahnbetrieb ruht, nachdem das Land OÖ den Verkehr Ende 2009 eingestellt hat.

Zu den Fragen 18 bis 20:

- Welche konkreten Maßnahmen haben die Zuständigen im BMVIT zu den Kritikpunkten, die der Rechnungshof in seinem Bericht Reihe Bund 2010/7 „Infrastrukturbeträge für die Privatbahnen; Follow-up-Überprüfung“ großteils nicht zum ersten Mal auflistet, seit Übermittlung des Prüfergebnisses an das BMVIT im Oktober 2009 im einzelnen gesetzt und welche Ergebnisse wurden damit erzielt? Wir ersuchen um detaillierte Darlegung geordnet nach den einzelnen Kritikpunkten des Rechnungshofs.
- Welche Konsequenzen wird die jahrelange Nichtumsetzung von dem Rechnungshof zugesagten Maßnahmen für die Verantwortlichen haben?
- Bis wann ist mit der vollständigen Umsetzung der vom Rechnungshof bereits 2005/2006 und nun 2009/10 erneut vorgenommenen Empfehlungen an das BMVIT und damit mit der rückstandslosen Bereinigung der zahlreichen vom Rechnungshof dokumentierten Missstände im Bereich Privatbahnförderung des BMVIT zu rechnen?

Das bmvit ist den Empfehlungen des RH selbstverständlich dort nachgekommen, wo diese für den operativen Vollzug sinnvoll sind; ich verweise auf meine obigen Ausführungen sowie auf die Stellungnahme des bmvit zu den einzelnen Empfehlungen des Rechnungshofes. Die Bewertung einer Vielzahl von Infrastrukturmaßnahmen der Privatbahnen mit Wirtschaftlichkeitskriterien scheitert daran, dass sich die Maßnahmen an der Sicherheit des Betriebes und am Erhalt des Bestehenden zu orientieren haben.