



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXIV. GP.-NR
9163 /AB
14. Nov. 2011

zu 9274 /J

GZ. BMVIT-10.000/0057-I/PR3/2011
DVR:0000175

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

Wien, am 14. November 2011

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Dipl.-Ing. Deimek und weitere Abgeordnete haben am 14. September 2011 unter der **Nr. 9274/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Verkehrsdienstevertrag zwischen der ÖBB-Personenverkehr AG und der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- *Wurde im Auftrag des BMVIT ein Verkehrsdienstevertrag (kurz: VDV) zwischen SCHIG und ÖBB Personenverkehr AG über Leistungen im Schienenpersonenverkehr – konkret gemeinwirtschaftliche Leistungen – geschlossen, der bereits ab April 2010 läuft, aber erst im Februar 2011 (also 10 Monate später) abgeschlossen wurde?*
- *Wie lange haben die Verhandlungen zum Abschluss des gemeinwirtschaftlichen Leistungsvertrages gedauert, d.h. wann wurden die Verhandlungen gestartet und wann abgeschlossen?*

Der Verkehrsdienstevertrag zwischen SCHIG und ÖBB-PV AG wurde am 3. Februar 2011 unterzeichnet und ist rückwirkend mit 1. April 2010 in Kraft getreten.

Die ersten Gesprächsrunden fanden im Jahr 2009 statt, u.a. wurden mit den einzelnen Bundesländern Gespräche über die geplante zukünftige Vorgangsweise und die Abstimmung des Grundangebots gemäß § 7 ÖPNRV-G geführt. Die Dauer bis zum formalen Vertragsabschluss begründet

sich in der Komplexität des Projekts, in der Herstellung der erforderlichen politischen Abstimmungen und der Schaffung der haushaltsrechtlichen Voraussetzungen. Unabhängig davon wurden die Kalkulationsberechnungen für das Jahr 2010 durchgeführt und die Leistungen von der ÖBB-PV AG erbracht.

Zu den Fragen 3 und 4:

- *Werden Sie die Vertragsentwürfe der wichtigsten Vertragsstadien einem Ausschuss von Vertragsexperten außerhalb der ÖBB Personenverkehr AG und des BMVIT/der SCHIG zu einer objektiven wettbewerblichen Prüfung zur Verfügung stellen?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Die Leistungsbestellungen im Verkehrsdienstevertrag wurden im Wege einer Direktvergabe gemäß Art. 5 Abs. 6 PSO durchgeführt, dabei wurden die Vorgaben der PSO eingehalten.

Im Zuge der Vertragserrichtung wurden sowohl interne als auch externe Vertragsexperten hinzugezogen.

Der Inhalt des Verkehrsdienstevertrags ist gemäß den Bestimmungen des Artikels 7 Abs. 3 der VO 1370/2007 seit 2. März 2011 auf der Homepage des bmvit veröffentlicht.

Darüber hinaus wird der Verkehrsdienstevertrag auf Anfrage an interessierte Unternehmen übermittelt, die für Verkehrsdienstleistungen im Schienenpersonenverkehr befähigt sind und den Nachweis der Leistungsfähigkeit beilegen (siehe ebenfalls Homepage bmvit).

Weiters kann mitgeteilt werden, dass der Vertrag aufgrund mehrerer von dritter Seite angestrebter Verfahren Gegenstand gerichtlicher Untersuchungen war. In allen bisher abgeschlossenen Fällen wurde die Vorgangsweise des bmvit bestätigt.

Zu den Fragen 5 und 7 bis 10:

- *Warum erfolgte mit dem ab 4/2010 gültigen Verkehrsdienstevertrag des Bundes (abgeschlossen durch die SCHIG) zur Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Bahnverkehr erstmals die Abkehr vom Grundsatz, nur Nahverkehrsleistungen durch eine Leistungsbestellung (Grundangebot gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999) zu finanzieren?*
- *Warum wird künftig nicht wie bis 2010 eine Bestellung und Abgeltung von Tarifiermäßigungen durchgeführt?*
- *Können Sie ausschließen, dass dadurch die Wettbewerbsposition der ÖBB gegenüber Mitbewerbern gestärkt wird?*
- *Warum nutzten Sie die Möglichkeit des Artikels 3 Abs. 1 der VO (EG) 1370/2007 nicht, die es weiter erlaubt hätte, gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zu Höchstpreisen für bestimmte Gruppen (und damit z.B. garantierte 50 % Preissenkungen zum Vollpreis mit oder ohne ÖBB Vorteilscard für z.B. Blinde, sozial Schwache, Senioren etc.) österreichweit und*



unternehmensunabhängig längerfristig vorzusehen und damit völlig fair allen österreichischen Bahnunternehmen die Abtarifizierung zu ersetzen und nicht nur den ÖBB für die überwiegende Zahl der Leistungen über den Umweg einer Leistungsbestellung?

- *Können Sie ausschließen, dass Zielsetzungen zum Schutz der ÖBB vor Konkurrenten die Wahl der Mittel bei der Bestellung in der nunmehrigen Form des Verkehrsdienstvertrags für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen beeinflusst hat?*

Die Republik Österreich hat auch im Zuge der geänderten unionsrechtlichen Rahmenbedingungen das gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 festgelegte Grundangebot im Schienenpersonennah- und -regionalverkehr weiterhin sicherzustellen.

Durch das Inkrafttreten der PSO und in Erfüllung verkehrspolitischer Zielsetzungen sah sich das bmvit veranlasst, das bisherige System der überwiegenden Tarifbestellung im Rahmen der Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen bei Schienenpersonenverkehrsunternehmen auf ein System der Leistungsbestellung umzustellen, nach dem Züge mit definierten Qualitätsmerkmalen auf definierten Strecken bestellt werden und nach dem auf den bestellten Strecken zu erbringenden Zugkilometerleistungen aufwandsbezogen unter Berücksichtigung der zu erzielenden Tariferlöse abgegolten werden.

Aufbauend auf diese Prämisse gilt es, die Sicherung des Grundangebots gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 unter dem Blickwinkel der Harmonisierung der in Österreich im Schienenpersonenverkehr unterschiedlich vorherrschenden Bestellsysteme (Bund und Länder treten als jeweilige Besteller auf!) mit den dafür aus dem Bundeshaushalt bereitgestellten Mitteln nachhaltig und effizient zu gewährleisten und darüber hinaus zur Steigerung der Effizienz und der Transparenz der von der jeweiligen Gebietskörperschaft eingesetzten Mittel die Möglichkeiten eines zukünftigen Wettbewerbsmarktes bestmöglich nutzen zu können. Weiters würde eine Tarifbestellung einer geplanten Vergabe von Teilleistungen in einem wettbewerblichen Verfahren entgegenstehen.

Der nunmehrige Abschluss des entsprechenden Verkehrsdienstvertrages mit den ÖBB-PV AG erfolgte unter exakter Einhaltung der Vorgaben der PSO. Auf Grund der insbesondere darin normierten Veröffentlichungspflichten und der gemäß Anhang (für eine Direktvergabe) vorgegebenen Regeln für die Gewährung einer Ausgleichsleistung ist eine Diskriminierungsfreiheit gegeben.

Zu Frage 6:

- *Warum erfolgte nunmehr eine Leistungsbestellung bei den ÖBB, die über das Grundangebot gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 hinausgeht?*

Die Leistungsbestellungen im Verkehrsdienstvertrag umfassen gemeinwirtschaftliche Schienenpersonenverkehrsleistungen, wobei diese sowohl das gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 vom Bund bereitzustellende Grundangebot im Nah- und Regionalverkehr beinhalten, als auch Leistungen im gemeinwirtschaftlichen Fernverkehr, die das Grundangebot gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 ergänzen.

Nicht bestellt werden – dem Wesen der PSO entsprechend – eigenwirtschaftlich zu führende Fernverkehrslinien. Anzumerken ist, dass in der Bundesbestellung auch nicht sämtliche gemeinwirtschaftlich zu führende Strecken erfasst sind.

Zu den Fragen 11 bis 13:

- *Wenn ja, warum ist es dann möglich, dass Sie z.B. im VDV bei § 7(5) Wertsicherungen für die Vergütungssätze vorsehen, die Schienennutzungskosten betreffen – und damit in der Wirtschaft völlig unüblich sind (auch Frächtern wird eine allfällige Straßenmautanhebung nicht ersetzt) und sogar gesetzliche Einsparungsmaßnahmen des BMF (wie z.B. den Wegfall der Energieabgabenrückvergütung) durch Anhebungen der Indexierung für die ÖBB Personenverkehr AG für bestellte Verkehre egalisieren; sehen Sie nicht, dass durch derartige Regelungen die ÖBB im Wettbewerb unzulässig gestärkt werden?*
- *Wenn nein, was haben Sie getan oder was werden Sie tun, um neben der ÖBB auch allen anderen Verkehrsanbietern Chancengleichheit zu bieten und alle einseitigen Besserstellungen der ÖBB Personenverkehr AG binnen weniger Monate abzustellen?*
- *Können Sie eine klare Frist nennen, binnen der Sie alle Wettbewerbsbesserstellungen der ÖBB aus dem VDV Bund offenlegen und dann mit Terminen zur Beseitigung sicher beenden?*

Durch diese Wertsicherungsregelung wird sichergestellt, dass für die beauftragten Verkehrsleistungen in der Kalkulation der ÖBB-PV AG keine Risikozuschläge zum Ansatz gelangen, welche zur Folge hätten, dass der vom Bund zu leistende Abgeltungsbetrag höher ausgefallen wäre.

Jedenfalls ist durch die Vertragsgestaltung und der bei einer Direktvergabe gemäß PSO zur Festlegung des Abgeltungsbetrages vorgesehene Prüfung ausgeschlossen, dass der ÖBB-PV AG für jene Verkehrsleistungen, die sie eigenwirtschaftlich erbringt, diese Kostensteigerungen abgegolten werden. Damit ist ein fairer Wettbewerb der Anbieter garantiert.

Zu den Fragen 14, 15 und 17:

- *Wie hoch war die Summe an gemeinwirtschaftlichen Bestellungen (GWL) des Bundes 2009 für die ÖBB PV-AG; wie hoch sind die Kosten für den Bund aufgrund des VDV im Jahr 2010 und wie hoch werden Sie voraussichtlich 2011 und dann 2016 und zum Ende des Vertrages 2019 sein?*



- *Berücksichtigen diese Werte Ersatzleistungen für starke Energiepreissteigerungen oder IBE-Steigerungen und den Wegfall der Energieabgabenrückvergütung?*
- *Wie hoch ist die Steigerung der Kosten des Bundes für GWL 2010 zu 2009 und in der von Ihnen geplanten Form und vergleichsweise bei den obigen Kostenrisiken 2019 zu 2009 und wie begründen Sie diese Steigerung?*

2009:547 Mio. €

2010:568 Mio. €

2011:578 Mio. €

2016:641 Mio. €

2019:687 Mio. €

Die angegebenen Zahlen beinhalten keine Ersatzleistungen für starke Energiepreissteigerungen oder starke IBE-Steigerungen bzw. den Wegfall der Energieabgabenrückvergütung.

Die Werte 2011 bis 2019 berücksichtigen die voraussichtlichen Wertsicherungsbeträge gemäß Regelungen im Verkehrsdienstevertrag.

Aufgrund der Umstellung des Leistungsgegenstandes von einer überwiegenden Tarifbestellung auf eine Leistungsbestellung durch den neuen Verkehrsdienstevertrag ab 1. April 2010 ist ein Kostenvergleich von 2009 zu 2019 nicht zielführend.

Zu Frage 16:

- *Wie hoch können gemäß aktueller vertraglicher Regelung die Kosten 2019 werden, wenn z.B. die Energiekosten jährlich um 6 % steigen und das IBE durch neue Sonderkosten jährlich um 5 % steigt; wie hoch weiters 2019, wenn ab 2015 gemäß VDV Vertrag neue Nahverkehrs-Fahrzeuge für rd. 10 Mio. Zugkilometer statt den ältesten Triebwagen der ÖBB PV (2/3 Einfachtraktion und 1/3 Doppeltraktion) bestellt werden?*

Unter Ihrer Annahme jährlicher Energiekostensteigerungen um je 6% würde der Abgeltungsbetrag 2019 in der Höhe von 707 Mio. € liegen.

Unter Ihrer zusätzlichen Annahme jährlicher IBE-Kostensteigerungen von je 5% jährlich würde der Abgeltungsbetrag 2019 in der Höhe von 734 Mio. € liegen.

Unter der zusätzlichen Annahme der Option auf barrierefreie und klimatisierte Neufahrzeuge ab dem Jahr 2015 würde der Abgeltungsbetrag 2019 in der Höhe von 771 Mio. € liegen.

Zu Frage 18:

- *Wie hoch waren die GWL Kosten des Bundes im Personenverkehr vergleichsweise 2006 und 2001?*

Die Abgeltung für gemeinwirtschaftliche Leistungen des Bundes im Personenverkehr (nur ÖBB-PV AG ohne Privatbahnen) betrugen in den Jahren 2001 bzw. 2006 rd. je 463 Mio. €. Dazu darf ich anmerken, dass die GWL Mittel zwischen den Jahren 2000 und 2007 eingefroren waren, das Unternehmen von Jahr zu Jahr von seiner Substanz lebte und erst ab den Jahren 2008 bzw. 2009 eine Anpassung an die Inflation erfolgte.

Zu den Fragen 19 und 20:

- *Wie viele zusätzliche Zugkilometer fahren die ÖBB im Personenverkehr insgesamt (nicht nur gemeinwirtschaftlich bestellt) 2010 im Vergleich zu 2009 und wie wird die Gesamtzugkilometerleistung im Personenverkehr der ÖBB 2011 und 2012 aufgrund des aktuellen Fahrplanes sein?*
- *Was bringen die Leistungsbestellungen und Kostensteigerungen für den Bund, wenn sie nicht gleichzeitig steigende Zugkilometerleistungen der ÖBB zu Gunsten der Fahrgäste damit auslösen?*

In den GWL-Verträgen des bmvit bis zum Jahr 2009 wurde überwiegend eine Tarifbestellung vorgenommen. Die ÖBB-PV AG war weiters verpflichtet, zumindest 59 Mio. Fahrplankilometer zu erbringen.

Im dzt. bestehenden Verkehrsdienstevertrag werden im Personennah- und Regionalverkehr 58,3 Mio. im Fernverkehr 12,7 Mio. insgesamt also 71 Mio. Fahrplankilometer bestellt.

Die ÖBB-PV AG steht im Zuge der in Österreich voll umgesetzten Liberalisierung des schienengebundenen Personenverkehrs ab Dezember 2011 auf einer Strecke im Wettbewerb mit einem Drittanbieter. Die Weitergabe darüberhinausgehender interner Firmendaten ist daher aus rechtlicher Sicht nicht möglich und unterliegt nicht dem Interpellationsrecht des Nationalrates.

Zu Fragen 21 bis 25:

- *Ist es richtig, dass der VDV, rückwirkend gültig ab 4/2010, aber erst im Februar 2011 unterschrieben, zwar bis 2019 (also 10 Jahre) geschlossen ist, aber mit dem Vorbehalt, nur im Falle einer bundesgesetzlichen Regelung im Laufe des Jahres 2011, mit der das BMVIT die Begründung einer Vorbelastung in Höhe der sich aus dem Vertrag ergebenden finanziellen Verpflichtungen für die Restlaufzeit des VDV genehmigt bekommt, so lange zu gelten – sonst aber Ende 2011 fix auszulaufen?*



- *Wenn ja, wann haben Sie diese bundesgesetzliche Regelung genehmigt erhalten und zwar vor oder nach der Vertragsunterschrift?*
- *Falls davor: Wie erklären Sie es, dass Sie vor dem rechtsgültigen Abschluss des Vertrages, also noch vor einer Rechtsgrundlage eine bundesgesetzliche Genehmigung für Vorbelastungen von 9 Jahren beantragt haben?*
- *Sind Sie bereit, dem Staat und damit den Steuerzahlern Hunderte von Millionen Euro zu ersparen, indem Sie von der bundesgesetzlichen Genehmigung im Einklang mit dem BMF Abstand nehmen und damit den Vertrag automatisch Ende 2011 beenden können und mit einer Übergangsregelung zur kurzfristigen Verkehrsfortführung in bestehender Form gleichzeitig die Chance nutzen, den öffentlichen Verkehr in Österreich rascher effizient auszuschreiben und vielfach zu privatisieren und damit besser und billiger für den Steuerzahler zu machen?*
- *Wenn nein, wie können Sie es verantworten diesen VDV (sofern nicht mehr Leistungen an Zugkilometern von Bahnverkehren 2011 gegenüber 2009 weniger staatlichen Kosten ebenfalls 2011 gegenüber 2009 gegenüberstehen) erhalten zu wollen, obwohl ein pönalfreier Ausstieg eigentlich jährlich, einfach über die reduzierte Dauer der bundesgesetzlichen Vorbelastungsgenehmigung vertraglich möglich ist?*

Der Abschluss des Verkehrsdienstevertrages hat Auswirkungen auf die Bundesvoranschläge bis 2019. Eine Vorbelastung der Budgets 2011 bis 2019 in der notwendigen Höhe durfte gemäß § 45 Abs. 4 Bundeshaushaltsgesetz (BHG) BGBl Nr. 213/1986 idF BGBl I Nr. 139/2009 nur aufgrund einer bundesgesetzlichen Ermächtigung begründet werden. Diese Ermächtigung wurde im Rahmen des Budgetbegleitgesetzes 2011 vom Gesetzgeber beschlossen und trat am 30.12.2010 in Kraft. Der Verkehrsdienstevertrag ist somit über die volle Vertragslaufzeit rechtskräftig geschlossen.

Eine längerfristige Vertragslaufzeit ist grundsätzlich sinnvoll, um als Besteller Kostenvorteile der Leistungserbringer aufgrund größerer Planungshorizonte nutzen zu können. Die Vertragslaufzeit entspricht den Vorgaben der PSO und sind EU-weit üblich. Im Verkehrsdienstevertrag sind darüber hinaus vorzeitige Kündigungsmöglichkeiten vorgesehen, um Teilleistungen in einem wettbewerblichen Verfahren vergeben zu können.

Zu den Fragen 26 bis 28:

- *Wie schnell werden Sie Teilleistungen des Vertrages zur Ausschreibung bringen sofern Sie eine gänzliche Beendigung des Vertrages aus Schutzinteressen für die ÖBB ad hoc ablehnen und daher längerfristig den Steuerzahler voll weiter belasten wollen?*
- *Wann werden welche Leistungen aus dem VDV ausgeschrieben?*
- *Können Sie ganz konkret die Teilleistungen und die Jahre der geplanten Vergabe listen und angeben, wann Sie die Teilleistungen bei den ÖBB kündigen werden (um vertragskonform rechtzeitig und schnell ausschreiben zu können)?*

Die Vorbereitung für die Ausschreibung von Teilleistungen sowie die Schaffung der dafür erforderlichen Voraussetzungen sind bereits im Gange. Im Hinblick auf das duale Bestellsystem im Schienenpersonenverkehr in Österreich (Bund und Länder treten als Besteller auf) erscheint es im Sinne einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtung jedenfalls sinnvoll, bei der Ausschreibung von Teilleistungen in enger Koordination mit den Ländern vorzugehen. Informationen über geplante Ausschreibungen können erst dann zugänglich gemacht werden, wenn diese mit den Ländern abgestimmt sind und somit eine taugliche Planungsgrundlage für die potentiellen Marktteilnehmer bilden können.

Zu den Fragen 29 bis 31:

- *Wie erklären Sie solch einseitige Vereinbarungen wie in § 31 des VDV (bei Teilkündigungen – z.B. für Ausschreibungen – wurden Schutzrechte für die ÖBB – z.B. Fahrzeugverkaufsmöglichkeiten aber nicht Verpflichtungen – einseitig eingeräumt), die dazu führen können, dass die ÖBB einem neuen Unternehmen (oder der SCHIG) Fahrzeuge aufzwingen kann, statt die Chance zu nutzen, ganz neue Fahrzeuge einzusetzen?*
- *Sind Sie nicht verpflichtet, die Interessen des ÖV statt nur jener der ÖBB zu vertreten?*
- *Sind Sie bereit, die entsprechenden Bestimmungen neu zu verhandeln?*

§ 31 des Verkehrsdienstvertrages sieht vor, dass für den Fall einer Vergabe in einem wettbewerblichen Verfahren dem EVU (ÖBB-PV AG) das Recht eingeräumt wird, die im Verkehrsdienstvertrag genau beschriebenen Fahrzeugreihen dem Auftragnehmer zur Verfügung zu stellen. Bei gesamthafter Betrachtung des genannten Paragraphen wird ersichtlich, dass es sich bei den zur Disposition stehenden Fahrzeugen – so sie nicht überhaupt erst anzuschaffen sind – ausschließlich um den jüngeren und modernen Fuhrpark handelt.

Die Verpflichtung zur Übernahme der Fahrzeuge orientiert sich an den bereits bestehenden Abgeltungssätzen, welche bei Fortbestand des aktuellen Vertrags ohnehin zur Anwendung kämen. Dieses Recht ist keine Besonderheit für die ÖBB-PV AG sondern stellt eine international übliche und anerkannte Vorgehensweise bei Vergaben im Verkehrsbereich dar, wo kapitalintensives Rollmaterial mit langer Nutzungsdauer den im Vergleich dazu relativ kurzfristigen Bestellaufträgen gegenübersteht. Nachdem der Anhang der VO (EG) Nr. 1370/2007 im Zusammenhang mit einer Direktvergabe eine Verrechnung von kalkulatorischen Ansätzen, welche das Risiko des Unternehmens in Bezug auf die kürzere Vertragslaufzeit in (üblicherweise höheren) Kostensätzen abbilden würden, nicht vorsieht, wurde diese in öffentlichen Dienstleistungsaufträgen übliche Möglichkeit aufgenommen.



Im Sinne einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtung und eines optimalen Ressourceneinsatzes ist nicht zuletzt durch diese Regelung gewährleistet, dass günstige Konditionen für die Bestellung von Verkehrsdienstleistungen erzielt werden können.

Zu den Fragen 32 bis 34:

- *Unabhängig von der jetzt vorliegenden Problemsituation für den Bund durch die VDV-Gestaltung durch Sie als politisch Verantwortliche für den Verkehr, warum haben Sie eigentlich nicht im Sinne von Wettbewerb und Schutz der Geldmittel des Bundes vor der Vergabe des VDV an die ÖBB im Direktvergabeweg die bestehende Möglichkeit der Begrenzung der Direktvergabe des VDV für gemeinwirtschaftliche Verkehre an die ÖBB durch unveränderte Beibehaltung des Bundesvergabegesetzes in der Fassung bis einschließlich 2009 genutzt?*
- *Ist es richtig, dass Sie erst im März 2010 das Bundesvergabegesetz durch einen Halbsatz hinsichtlich Vergaben an Eisenbahnunternehmen so novelliert haben, dass statt einer Direktvergabe von maximal 100.000 Euro auf einmal, eine unbegrenzte Summe direkt zu vergeben ist?*
- *Ist es richtig, dass zufällig der Zeitpunkt der Gültigkeit des VDV Bund für gemeinwirtschaftliche Leistungen erst einen Monat nach der Novellierung des Bundesvergabegesetzes fixiert wurde und wenn ja, wie erklären Sie sich diesen Zufall?*

Gemäß Artikel 5 Abs. 6 PSO besteht für „Dienstleistungsaufträge im Eisenbahnverkehr“ die Möglichkeit einer Direktvergabe.

Hinsichtlich der Vergabe nicht-prioritärer Dienstleistungen gemäß BVergG 2006, unter denen auch Eisenbahnverkehre fallen, enthielt das vorgenannte Bundesgesetz in seiner Stammfassung restriktivere materiellrechtliche Regelungen, als dies nunmehr unionsrechtlich (im Sinne der mit 03.12.2009 in Kraft getretenen PSO) gefordert ist.

Die Novelle zum BVergG 2006, BGBl I Nr. 15/2010 hatte zum Ziel, dieses „gold-plating“ zu beseitigen und die Vergabe nicht-prioritärer Dienstleistungen im PSO-Bereich unionsrechtskonform zu gestalten. Aufbauend auf die im BVergG 2006 geänderte Bestimmung wurde gesetzeskonform auch der neue Verkehrsdienstvertrag mit den ÖBB abgeschlossen. Die Zuständigkeit für das Bundesvergabegesetz liegt beim Bundeskanzleramt.

Die Beschlussfassung gesetzlicher Bestimmungen liegt gemäß Gewaltenteilung in der Zuständigkeit des Parlaments und nicht im Bereich der Verwaltungsbehörden.

Zu den Fragen 35 bis 37:

- *Haben Sie sichergestellt, dass die ÖBB keinerlei Gewinne bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren machen oder haben Sie es vielleicht zugelassen, dass die ÖBB bei Bestellverkehren sich auch noch Gewinne mit Ihrer Bestellorganisation vertraglich vereinbart haben?*
- *Wenn ja, wie hoch ist der Jahresgewinn 2010 den die ÖBB vertragsgemäß erzielen darf (übersteigend über den Aufwand) der rein gemeinwirtschaftlichen Verkehre gemäß UGB-Rechnung insgesamt?*
- *Wie sichern Sie Wettbewerber davor, dass die ÖBB Leistungen quersubventionieren, die im Wettbewerb stehen?*

Dem Erwägungsgrund 34 der VO (EG) Nr. 1370/2007 folgend, wurde bei der Berechnung des Abgeltungsbedarfs insbesondere Punkt 2 des Anhangs der PSO zur Gänze erfüllt. Diese europarechtliche Vorschrift sieht darin die Berücksichtigung eines angemessenen Gewinns für die Übernahme gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen dezidiert in Betracht.

In Anlehnung an europarechtliche Erkenntnisse ist eine absolute Obergrenze bei 10% Kapitalrendite auf das eingesetzte Kapital (Rollmaterial) je Region vorgesehen. Diese mögliche Rendite entspricht jedoch nicht dem angemessenen Gewinn gemäß Verkehrsdienstevertrag. Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 enthält klare Vorschriften dahingehend, wie Unternehmen, die abgesehen von Verkehrsdienstleistungen aufgrund öffentlicher Dienstleistungsaufträge (gemeinwirtschaftliche Leistungen) auch noch im eigenwirtschaftlichen (kommerziellen) Verkehrssegment tätig sind, mit der Abgrenzung ihres Rechnungswesens zur Vermeidung von Quersubventionen und daher Benachteiligung von potentiellen Wettbewerbern umzugehen haben.

Eine Quersubvention durch Abgeltungen für die mit dem Verkehrsdienstevertrag beauftragten gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen zu anderen Unternehmensbereichen des ÖBB-Konzerns sowie zu Leistungen der ÖBB-PV AG, welche dem Wettbewerb unterliegen ist durch die entsprechenden Bestimmungen im Verkehrsdienstevertrag ausgeschlossen.

Zu den Fragen 38 bis 40:

- *Verpflichten Sie zumindest ab 2012 die ÖBB (bei aufrechter Möglichkeit Gewinne auf den Aufwand gemeinwirtschaftlich bestellter Verkehre zu machen) dann nur solche Leistungen außerhalb der gemeinwirtschaftlichen bestellten Verkehre anzubieten, die so positiv gestio- nieren, dass der Gewinn aus den gemeinwirtschaftlich bestellten Verkehren (auf Basis 2010) voll oder zumindest deutlich überwiegend auch in einen entsprechenden Gewinn der ÖBB Personenverkehr AG mündet?*
- *Wenn ja, wie haben Sie diese Verpflichtungen als Eigentümer fixiert oder wie werden Sie diese fixieren und falls noch nicht, bis wann und sind Sie bereit diese Festlegung dem Par- lament zugänglich zu machen?*



- *Wenn nein bei 37, wie gedenken Sie anders die Steuermillionen für die ÖBB vor Vergeudung zu schützen bzw. wie wollen Sie verhindern, dass Gewinne aus gemeinwirtschaftlichen Bestellungen nicht anderswertig im Unternehmen ÖBB Personenverkehr AG verschwendet werden statt Verkehre abseits der gemeinwirtschaftlichen Bestellung definitionsgemäß eigenwirtschaftlich und damit verlustfrei zu führen?*

Die ÖBB-PV AG ist ein Wirtschaftsunternehmen, das den Bestimmungen des Aktiengesetzes unter Verantwortung der jeweiligen Unternehmensorgane unterliegt. Die ÖBB-PV AG ist gemäß Aktiengesetz grundsätzlich gewinnorientiert und entspricht damit dem vom Eigentümer vorgegeben Ziel positiv zu bilanzieren, da sonst eine Abwertung des Anlagevermögens droht.

Die Aufnahme, Aufrechterhaltung sowie Unterlassung oder Einstellung von Leistungen im eigenen Verantwortungsbereich des Unternehmens unterliegen (betriebs)wirtschaftlichen Überlegungen und befinden sich daher im Entscheidungsbereich der zuständigen Unternehmensorgane.

Zu den Fragen 41 und 42:

- *Ist Ihnen bewusst, dass Sie gemäß PSO innerhalb 1 Jahr ab Auftragsvergabe wesentliche Informationen zu veröffentlichen haben, was insbesondere den bestmöglichen und risikolosen Einsatz der Mittel betrifft?*
- *Wenn Sie also nicht – wie gemäß PSO gefordert – bis Ende April 2011 (1 Jahr nach Vertragsabschluss) informiert haben, wie denken Sie ihre Verpflichtungen gemäß PSO sinnvoll für die Republik und die Steuerzahler zu erfüllen und nicht nur Alibimaßnahmen zu setzen?*

Mein Ressort kommt den seitens der PSO geforderten Veröffentlichungspflichten selbstverständlich nach.

Hinsichtlich des an die ÖBB-PV AG im Rahmen des neu abgeschlossenen Verkehrsdienstvertrages vergebenen gemeinwirtschaftlichen Leistungen (im konkreten für das Kalenderjahr 2010) geforderten Gesamtberichts nach Art. 7 Abs. 1 PSO ist vorgesehen, den entsprechenden Gemeinwirtschaftlichen Leistungsbericht 2010 gemäß §§ 48 und 49 Bundesbahngesetz, BGBl. Nr. 825/1992 als Publizitätsgrundlage heranzuziehen, zumal dieser Bericht u.a. die gemäß Art. 7 Abs. 1 PSO genannten Voraussetzungen erfüllt.

Der entsprechende Bericht ist bereits fertiggestellt und auf der Homepage des Parlaments als Verhandlungsgegenstand unter http://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXIV/III/III_00276/index.shtml bereits öffentlich abrufbar.

Eine Säumigkeit der Veröffentlichungspflicht kann im konkreten Fall gar nicht vorliegen, zumal ein genauer Zeitpunkt der Veröffentlichung seitens des Art. 7 Abs. 1 PSO nicht vorgegeben wird, sondern nur davon spricht, „...einmal jährlich einen Gesamtbericht...öffentlich zugänglich“ zu machen.

Zu den Fragen 43 bis 46:

- *Zu welchem Zeitpunkt lag die bei Direktvergaben gemäß PSO zwingend erforderliche ex-ante Rechnung – und zwar jene, die tatsächlich im Vertrag als Grundlage für die Bestellkosten pro Leistungseinheit (=Zugkilometer) für die gemeinwirtschaftlichen Verkehre (und die übrigen Verkehre, die nicht bestellt werden) enthalten ist, vor. War das – wie für einen Vertrag der im Laufe 2010 begann zeitlich richtig – im Laufe des Jahres 2009 oder spätestens Anfang 2010, oder war das später?*
- *Sofern später, von wann datiert die effektiv dem Vertrag zu Grunde liegende ex-ante Rechnung und sind Sie bereit, diese Rechnung samt Zeitpunkt der Rechnungserstellung dem Parlament offen zu legen?*
- *Wenn nein, durch wen werden Sie eine Prüfung veranlassen?*
- *Wurde diese der vertraglichen Zahlung zugrunde liegende Rechnung vom Besteller selbst und federführend ausgearbeitet und vor der Zugrundelegung für die Zahlungen an die ÖBB aus dem Vertrag typisch für PSO-Direktvergaben rechtzeitig von einem Wirtschaftsprüfer überprüft und testiert?*

Bereits im Zuge der Vertragsverhandlungen im Jahre 2009 wurden von der SCHIG mbH im Auftrag des bmvt umfangreiche Berechnungen hinsichtlich der Höhe des Abgeltungsbetrags durchgeführt, wodurch die von der ÖBB-PV AG gemäß den Bestimmungen der PSO durchzuführende ex ante-Kalkulation plausibilisiert wurde. Es ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei dieser Kalkulation um betriebsinterne Daten der ÖBB-PV AG handelt und eine Offenlegung daher nicht möglich ist. Die Bestimmungen des Verkehrsdienstvertrages sehen jedoch vor, dass diese ex ante-Kalkulation durch einen unabhängigen vom Auftraggeber bestellten Wirtschaftsprüfer geprüft wird. Darüber hinaus ist im Verkehrsdienstvertrag geregelt, dass durch einen unabhängigen vom Auftraggeber bestellten Wirtschaftsprüfer jährlich eine ex post-Prüfung auf Vorliegen einer Überkompensation durchgeführt wird.

Zu Frage 47:

- *Können Sie durch bereits erfolgte Prüfungen seitens Wirtschaftsprüfer sicherstellen, dass alle Einnahmenrechnungen so erstellt sind, dass keine Beihilfen (z.B. von Verbänden für Abtarifierungen, ...) durch interne Aufteilungsmodi der ÖBB auch auf nicht gemeinwirtschaftliche Verkehre zugeschrieben werden und damit beihilfenrechtlich bedenkliche Zahlungen von Verbänden an die ÖBB geflossen sind und gleichzeitig Quersubventionen der nicht gemeinwirtschaftlichen Verkehre erfolgt sind und ggf. noch erfolgen?*



Die Art und Weise der Zuschreibung der Erlöse ist in Anlage 11 des Verkehrsdienstvertrages geregelt. Im Zuge der im Verkehrsdienstvertrag vorgesehenen Prüfungen durch einen unabhängigen vom Auftraggeber bestellten Wirtschaftsprüfer wird auch die Einhaltung der Anlage 11 überprüft, sodass eine Quersubvention von den gemeinwirtschaftlich beauftragten Leistungen in andere eigenwirtschaftliche Aktivitäten der ÖBB-PV AG bzw. in andere Unternehmensbereiche des ÖBB-Konzerns ausgeschlossen bleibt.

Zu den Fragen 48 bis 50:

- *Gibt es im VDV Kündigungsrecht für die ÖBB, falls Konkurrenz bei gemeinwirtschaftlich bestellten Verkehrs auftritt und den ÖBB Kunden und damit Einnahmen wegnimmt, außer wenn in diesem Falle eine Zusatz-Ausgleichszahlung an die ÖBB erfolgt?*
- *Wenn ja, wie können Sie so etwas erklären, und wie stellen Sie sich Wettbewerb und derartigen Konstellationen vor, ohne dass der Steuerzahler zur Melkkuh für die ÖBB wird und Sie gleichzeitig damit jeglichen Wettbewerb abwürgen?*
- *Sind Sie bereit, raschest die Änderung solcher unsittlicher Vertragselemente zu beauftragen?*

Gemäß Verkehrsdienstvertrag ist eine außerordentliche Vertragsauflösung für Teilleistungen möglich, falls Gründe auftreten, die ein Aufrechterhalten des Vertrages objektiv unzumutbar machen. Solche Gründe können auch die Minderung der Einnahmen aus Fahrkartenerlösen aufgrund einer geänderten Marktlage sein. Eine zusätzliche Abgeltung an die ÖBB-PV AG sieht der Verkehrsdienstvertrag nicht vor.

Zu den Fragen 51 und 52:

- *Gibt es im VDV Wertsicherungen für die Abgeltungsbeträge zugunsten der ÖBB Personenverkehr AG?*
- *Ist es richtig, dass allfällige Energiekosten, die über +2,5 % p.a. liegen, sofern Sie eintreten, ersetzt werden?*

Im Verkehrsdienstvertrag mit der ÖBB-PV AG ist eine Wertsicherung vorgesehen. Dies entspricht den Regeln bei mehrjährigen Verträgen in anderen Wirtschaftszweigen.

Der Anteil für Energieaufwand ist grundsätzlich mit 2,5% wertgesichert. Sollte der Energiepreisindex weitere 2,5% über oder unter diesem Fixbetrag liegen, so erfolgt eine entsprechende Anpassung nach oben bzw. unten.

Zu den Fragen 53 und 54:

- *Ist es richtig, dass Überkompensation lt. PSO in diesem Vertrag für Sie erst bei über 10 % Kapitalrendite gegeben ist?*

- *Wie glauben sie wirken solche oder auch etwas niedrigere Gewinnmargen für die ÖBB, die Sie als Leistungsbestellung zahlen, auf den Wettbewerb?*

Die Überkompensation wurde gemäß den Bestimmungen der VO 1370/2007 und in Anlehnung an europarechtliche Erkenntnisse (Beschluss der Kommission vom 24. Februar 2010) festgelegt. Dabei wurde von einer maximalen Kapitalrendite auf das eingesetzte Rollmaterial in Höhe von 10 Prozent ausgegangen.

Durch die im Vertrag vorgesehenen Regelungen zur Vermeidung von verbotenen Quersubventionen und zur Einhaltung der Bestimmungen der PSO und des Anhangs kann jedoch davon ausgegangen werden, dass sich durch den gegenwärtigen Verkehrsdienstvertrag keine negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb ergeben.

Doris Duer