



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0020-I/PR3/2017
DVR:0000175

Wien, am 7. August 2017

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Ottenschläger, Kolleginnen und Kollegen haben am 7. Juni 2017 unter der **Nr. 13548/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Steuerung und Kontrolle der SCHIG gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1, 17 bis 21 sowie 23:

- *Wie stellen Sie als zuständiger Bundesminister sicher, dass die SCHIG alle EVUs gleichbehandelt - etwa bei den Verhandlungen zu den Verkehrsdiensteverträgen oder bei der Trassenvergabe - und dass es zu keinen Bevorzugungen gewisser EVUs kommt?*
- *Hat die SCHIG Ihnen bereits konkrete Planungen für die neuen Verkehrsdiensteverträge ab 2019/2020 übermittelt?*
- *Wird die SCHIG die Verkehrsdiensteverträge 2019/2020 abschließen und verhandeln?*
- *Wenn NEIN, welche Stelle wird dann für die Verkehrsdiensteverträge zuständig sein?*
- *Denken Sie an eine Direktvergabe der Verkehrsdiensteverträge im Jahr 2019 bzw. 2020?*
- *Schließen Sie Ausschreibungen von Teilstrecken von GWL-finanzierten Strecken aus?*
- *Haben Sie die SCHIG beauftragt, Modelle für Ausschreibungswettbewerb bei GWLStrecken zu entwerfen, wie es etwa eine vom BMVIT in Auftrag gegebene Studie (ua von Prof. Kummer) und der Bundesrechnungshof empfehlen?*

In Zusammenhang mit der Vergabe von Verkehrsdiensten erfolgen verkehrspolitische Ausrichtung und strategische Entscheidungen durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und die verantwortlichen FachexpertInnen des bmvit. Die SCHIGmbH handelt hier in enger Abstimmung mit dem bmvit. Gemäß § 3 Abs. 1 Z9 SCHIG ist der Abschluss eines Verkehrsdienstevertrages durch die SCHIGmbH erst nach Einholung der Zustimmung durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie möglich.

Die Gleichbehandlung aller Eisenbahnverkehrsunternehmen ist einerseits durch die Einhaltung des Vergaberechts sowie durch den diskriminierungsfreien Netzzugang, der nicht zuletzt auch durch den unabhängigen Schienenregulator gewährleistet wird, sichergestellt.

Derzeit steht mein Ressort in intensiven Verhandlungen mit den einzelnen Bundesländern, Schienenpersonenverkehrsdienste hinkünftig nicht mehr von Bund und Ländern getrennt, sondern in Form eines Gesamtangebotes zu beauftragen. Mit einigen Ländern wurde bereits vereinbart, die SCHIGmbH als zentrale Stelle mit der Abwicklung der Verkehrsdiensteverträge zu betrauen.

Die Wahl des Vergabeverfahrens erfolgt jeweils anhand der Beurteilung, welches Verfahren im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten am besten den im Regierungsprogramm festgelegten Anforderungen insbesondere hinsichtlich des Kundennutzens und der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit entspricht. Ich spreche mich klar dafür aus, dass die bestehende gesetzliche Wahlfreiheit erhalten bleiben soll.

Zu den Fragen 2 bis 8 sowie 11 und 22:

- *Wie oft lassen Sie sich als Bundesminister von den Kapitalvertretern im Aufsichtsrat der SCHIG informieren?*
- *Bekommen die Kapitalvertreter im Aufsichtsrat der SCHIG konkrete Weisungen oder Abstimmungsempfehlungen von Ihnen?*
- *Wenn JA, welche Weisungen oder Empfehlungen haben Sie erteilt?*
- *Wenn NEIN, wie stellen Sie dann sicher, dass die Kapitalvertreter im Aufsichtsrat die Interessen der Republik vertreten?*
- *Haben die Kapitalvertreter im Aufsichtsrat der SCHIG jemals eingemahnt, dass bei neuen Verkehrsdiensteverträgen die Summe der GWL Leistungen zu reduzieren ist?*
- *Wenn NEIN warum nicht?*
- *Warum entsenden Sie in den Aufsichtsrat Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Ressorts und nicht etwa auch externe Experten?*
- *Wie hat sich der Umstieg von zwei auf nur einen Geschäftsführer aus Ihrer Sicht bewährt?*

- *Wie soll sich die SCHIG in den kommenden Jahren aufstellen, da die Aufgaben immer mehr werden?*

Im Rahmen des Beteiligungsmanagements des bmvit finden, auch mit der SCHIGmbH, in regelmäßigen Abständen Eigentümerabstimmungen statt. Hierbei handelt es sich um einen standardisierten Prozess zur Abstimmung zwischen Eigentümervertreter, Geschäftsführung und Aufsichtsrat. Im Rahmen dieser Abstimmungstermine werden die für die Steuerungsrelevanz auf Eigentümerebene wesentlichen Themen angesprochen. Ein etwaiger darüber hinausgehender Informationsaustausch würde anlassbezogen erfolgen. Bis dato ist keinerlei Weisung an die Aufsichtsratsmitglieder erfolgt.

Der Umfang des Angebots im gemeinwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehr wird mit den Fachabteilungen des bmvit festgelegt. Dabei kommt den Kapitalvertretern im Aufsichtsrat kein unmittelbares Mitwirkungs- bzw. Entscheidungsrecht zu.

Die Aufgaben der SCHIGmbH sind gemäß § 3 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz insbesondere behördliche als auch unterstützende Tätigkeiten für das bmvit. Bei der Wahl in jeglichen Aufsichtsrat im Zuständigkeitsbereich des bmvit und so auch hier, wird nicht nur auf grundsätzliche Expertise und Diversität, sondern immer auch auf unternehmens- und marktumfeldbezogene sowie sonstige spezifische Kenntnisse Bedacht genommen.

Die Anzahl der Geschäftsführer wird aufgrund der Unternehmensspezifika entschieden. Bis dato hat sich eine effiziente Aufgabenwahrnehmung durch einen Geschäftsführer bewährt. In Bezug auf ihre aktuellen Aufgaben ist die SCHIGmbH organisatorisch und ressourcenmäßig gut aufgestellt.

Zu den Fragen 9 und 10, 12 und 14 bis 16:

- *Wie finanziert sich die SCHIG?*
- *Wie haben sich die Personalkosten der SCHIG in den letzten Jahren entwickelt?*
- *Wie haben sich die Kosten für externe Dienstleister bei der SCHIG in den letzten Jahren entwickelt?*
- *Was passiert mit den Einnahmen der SCHIG - etwa aus PPP-Projekten oder eigenwirtschaftlichen Leistungen wie Ingenieurbüro und Seilbahnsachverständige?*
- *Gab es in den letzten Jahren eine Gewinnausschüttung der SCHIG?*
- *Wenn NEIN, warum nicht?*

Gemäß § 6 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz trägt der Bund die Kosten des Personal- und Sachaufwandes der SCHIGmbH, soweit sich diese Kosten aus der Erfüllung der gemäß Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz übertragenen Aufgaben ergeben und nicht durch Dritte aufgebracht werden können. Die angesprochenen Einnahmen gehen als Erlöse in die Gewinn- und Verlustrechnung ein und mindern den Finanzierungsbedarf des Bundes. Aufgrund dieser Finanzierungslogik ist eine Gewinnausschüttung im Falle der SCHIGmbH grundsätzlich nicht zweckmäßig.

Die Personalkosten betragen im Jahr 2014 rund 4,9 Mio. €, im Jahr 2015 rund 5 Mio. € und im Jahr 2016 rund 5,4 Mio. €. Die Kosten für externe Dienstleister betragen im Jahr 2014 rund 1,15 Mio. €, im Jahr 2015 rund 1,35 Mio. € und im Jahr 2016 rund 1,45 Mio. €.

Zu Frage 13:

- *Haben die Kapitalvertreter im Aufsichtsrat Teile der Budgets der letzten Jahre beeinsprucht?*

Die gegenständliche Fragestellung betrifft ausschließlich Handlungen von Unternehmensorganen und ist daher grundsätzlich nicht vom Interpellationsrecht umfasst.

Mag. Jörg Leichtfried

