

Walter Brenner

20 Jahre SCHIG

Schieneninfrastruktur-Finanzierungsgesellschaft
Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft

13. September 2016, Urania
Jubiläumsveranstaltung

SCHIG = **Basis für
moderne Eisenbahn
in Österreich**

ERREICHT:



2 h04'

Wien – Linz



1h16'

BEREITS JETZT MÖGLICH:

(vermutlich ab Dez.2016 betrieblich realisiert)

Westbahn

Lainzer Tunnel

BAHNSTEIGGLEICHES UMSTEIGEN

Bf Meidling

Südbahn

IN BAU – NEUE SÜDBAHN:

Wien – Graz – Klagenfurt



2h08' + 1h37' = 3h45'



1h50' + 50' = 2h40'

TECHNOLOGIE

Rail Test Research (RTR)

Klima-Wind-Kanal für Schienen- und
Straßenfahrzeuge

Halten des damit verbundenen Forschungs-Know-
Hows in Österreich

in der Zwischenzeit auch schon für Geräte der
Luftfahrt verwendet

→ Wien **europäisches Kompetenzzentrum für
Klima- und Komfortuntersuchungen** für
Fahrzeuge

Wie hängt das alles zusammen?

Wie kam es dazu?

**SCHIG ist eine
aus der Not geborene
Erfolgsgeschichte.**

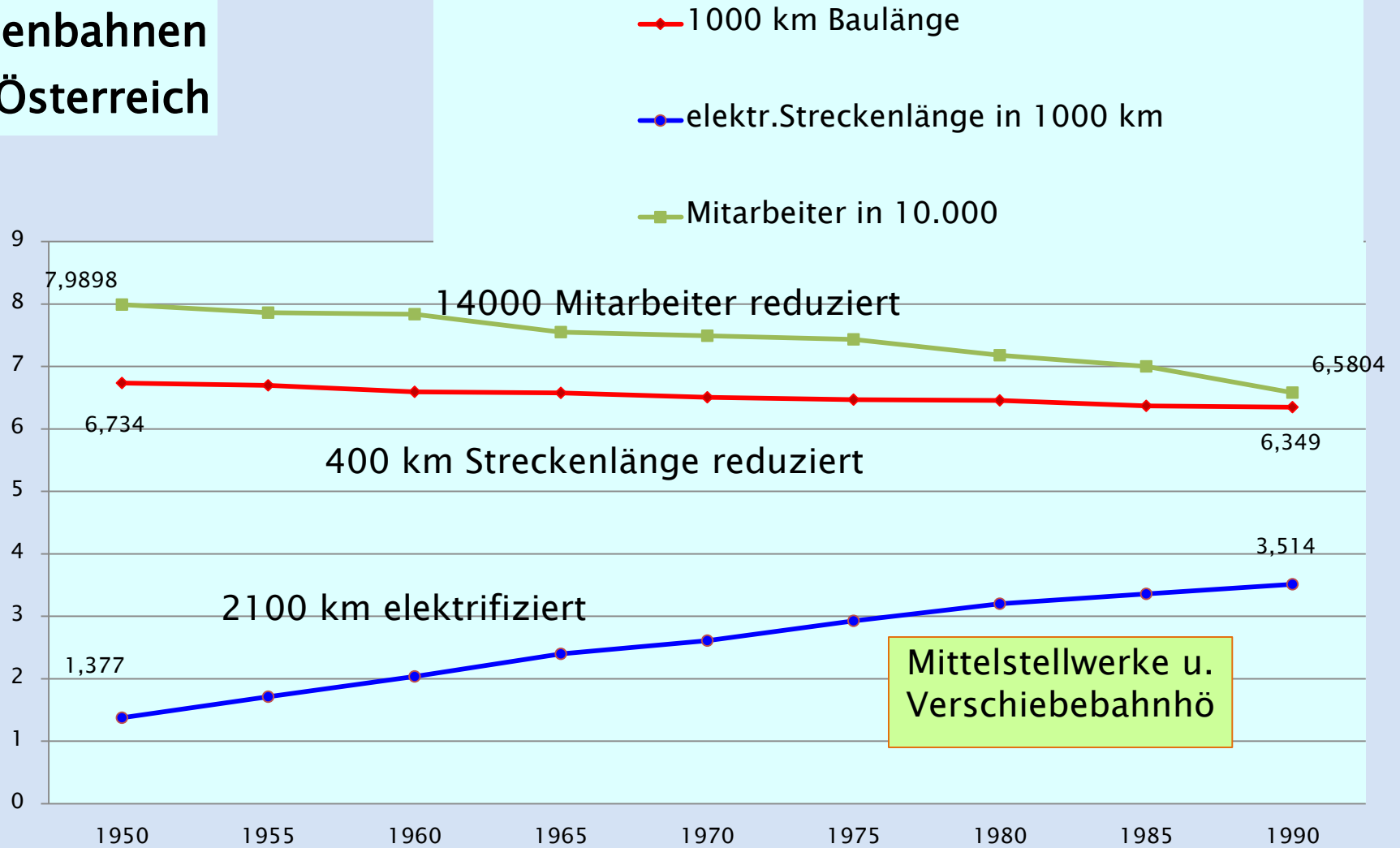
Vorgeschichte

- ▶ **Nach dem 2. Weltkrieg** → **Kriegsschäden** beseitigen, Betrieb wieder aufbauen

Damalige Einschätzung: „Zukunft gehört dem Autoverkehr“
→ **Rückbau** von 2.gleisigen Strecken,
Materialrückgewinnung für Ersatzinvestitionen und
Erhaltung

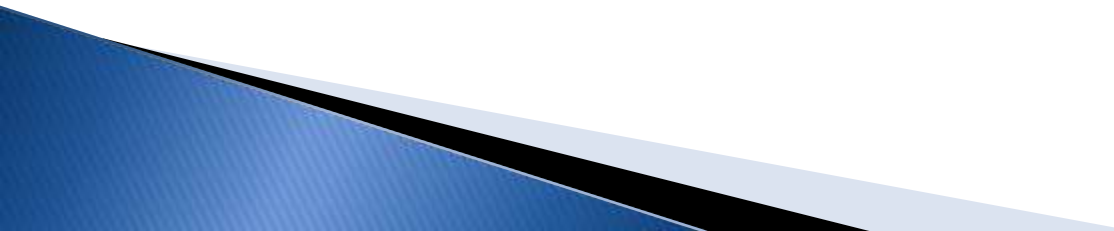
- ▶ Modernisierungen dienten der **EINSPARUNG** und damals noch nicht so sehr dem Kundennutzen:
 - **Elektrifizierung** (zur Rationalisierung der Erhaltung und Verkleinerung der Triebfahrzeugmannschaft)
 - **Sicherungstechnik** (zur Rationalisierung der Stellwerker)
 - **Großverschiebebahnhöfe** (zur Reduktion der Verschieber)

Eisenbahnen in Österreich



Kreisky-Jahre (1970-83)

Schwerpunkt NAHVERKEHR

- ▶ Ausbau der Wiener Schnellbahn (Beginn 1962)
 - ▶ Nahverkehrsausbauten (mit Ländermitfinanzierung für technische Sicherungen von Straßenkreuzungen, Bahnsteige usw)
 - ▶ Vorarbeiten für Verkehrsverbund Ost-Region VOR
- 

Zeit der Verkehrsverbünde

- ▶ Verkehrsverbünde der Länder
 - Uneinheitliche Tarifsysteme
 - unterschiedliche Zonensysteme
- ▶ Verkehrspolitische Sackgasse
 - Verkehrsangebote enden oft an den Landesgrenzen

Ausländische Vorwärtsstrategien (Beispiele)

- ▶ 1964 Tokio – Osaka, in Folge 12 Shinkansenstrecken
- ▶ 1983 TGV-Paris-Lyon und dann weitere TGV-Strecken
- ▶ 1986 Direttissima Rom-Florenz
- ▶ ICE in Deutschland (Beginn 70-er Jahre, Realität eher Ende der 80-er Jahre)

Österreichisches Handicap

Keine Budgetmittel

daher: Finanzielles **Löcherstopfen**

daher: kein Interesse der Mgmts an teuren Großlösungen

Viele Mitredner, jährliche Neubetrachtung aller bereits vorher fixierten Projekte

daher: **Stop & Go**

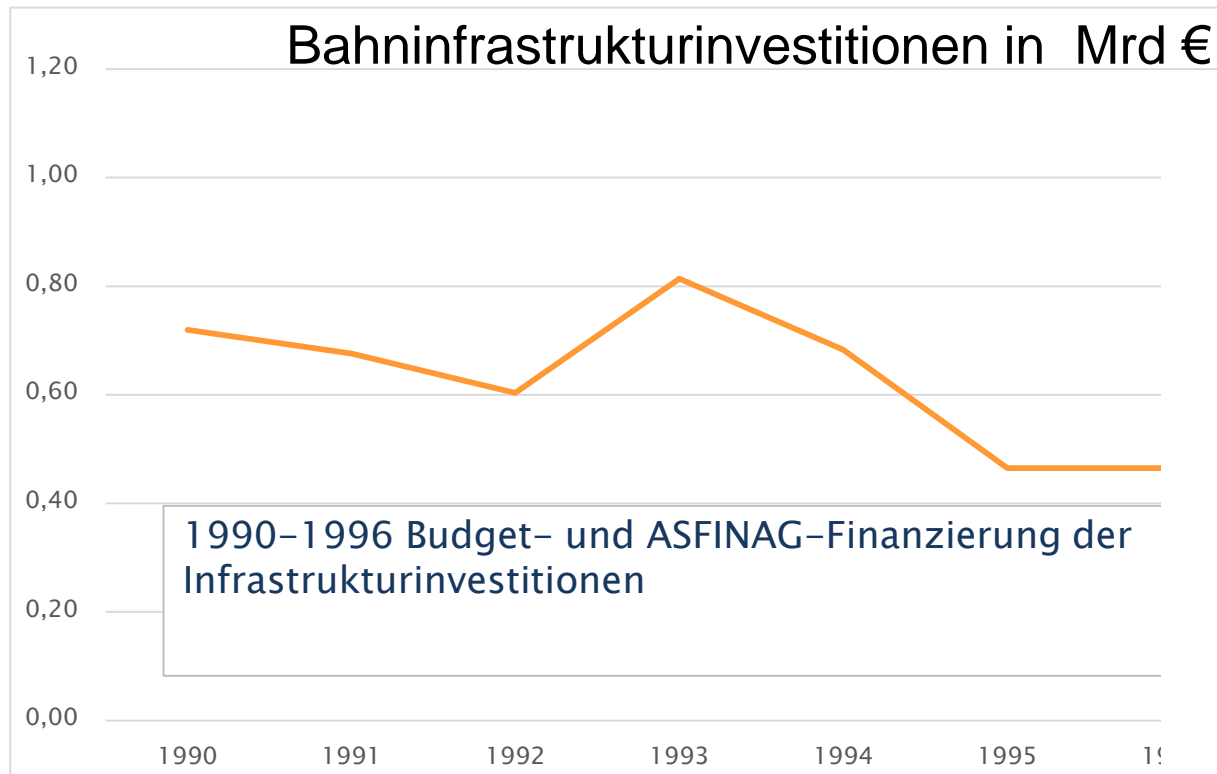
daher: teure Provisorien und endlose Bearbeitung großer Bauvorhaben (die nicht der zwischenzeitigen HL-AG übertragenen worden sind, sind **auch 2016 noch nicht fertig**: z.B. 2-gl Tauern, 2-gl Pyhrn, Wien - Pressburg u.s.w.)

Österreichische Vorwärtsstrategien um 1990

- ▶ „Neue Bahn“ (Lacina, Streicher)
 - ▶ Hochleistungsstreckengesetz
 - ▶ 1989 Gründung der HL-AG
 - ▶ 3 ASFINAG-Finanzierungsnovellen für den Bahnbau
- Streicher
- ▶ Schwerpunkt: NAT 91

Verbliebenes Problem: **Finanzierung**

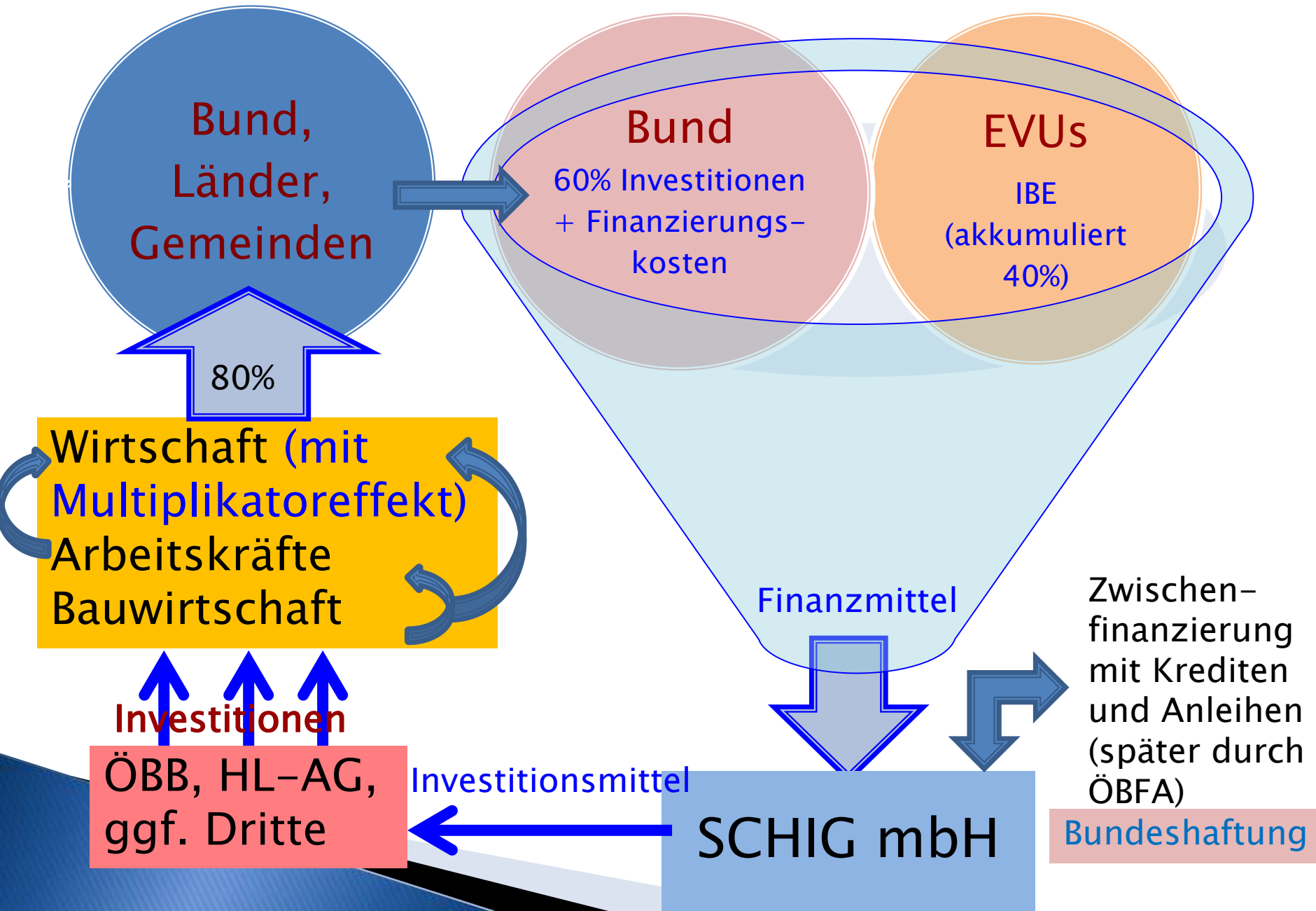
Finanzproblematik



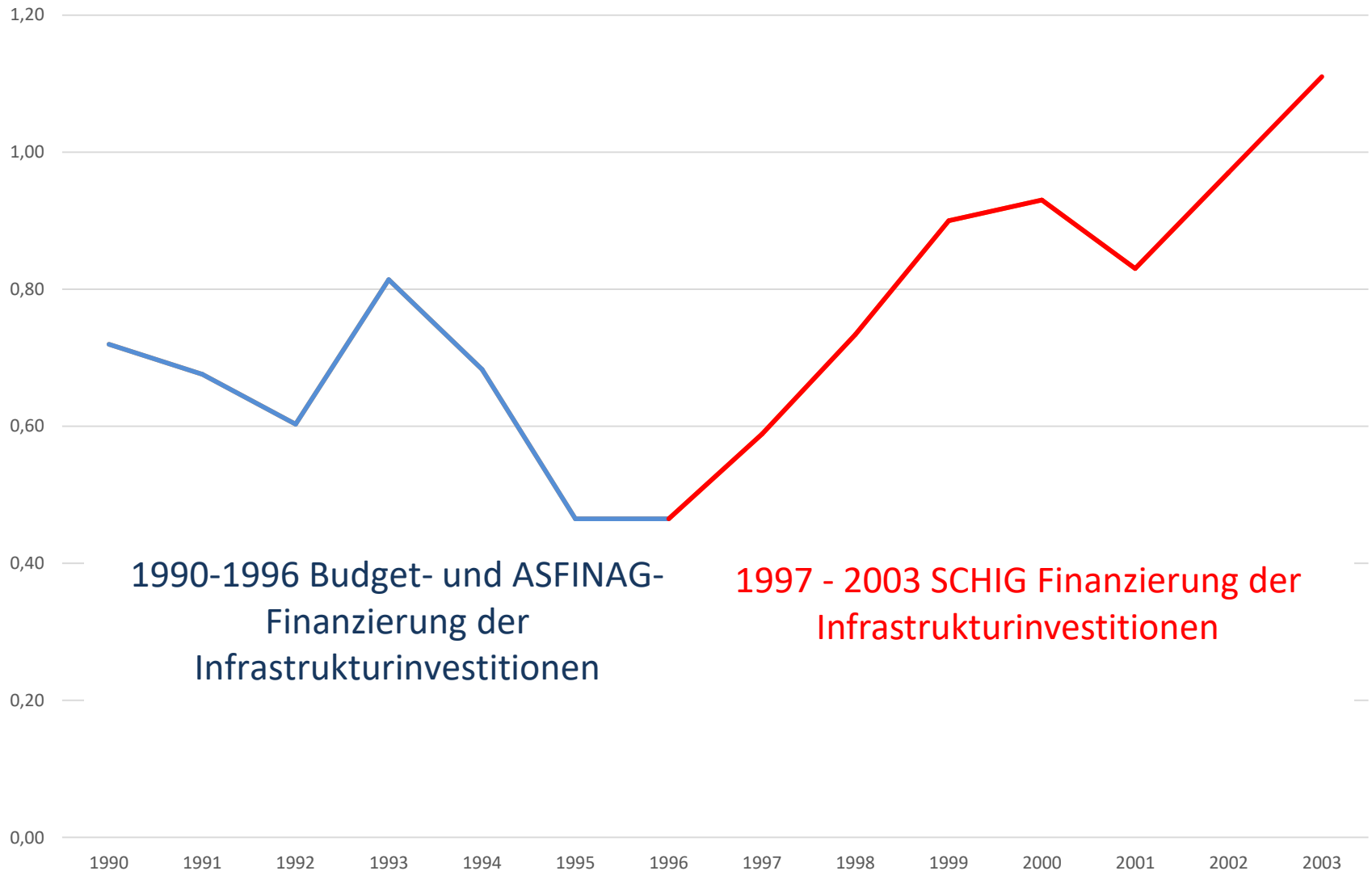
Lösungsansatz zur Finanzierung

- ▶ 4. Mai 1995 VM Viktor Klima und FM Andreas Staribacher: **Arbeitsgruppe Bahninfrastruktur – Finanzierung der Investitionen** (Top-Managern aus verschiedenen Wirtschaftsbereichen (z.B. Albert Hochleitner, Walter Fremuth, Horst Pöchhacker, ...), Leitung: Walter Brenner)
- ▶ **Erste Ideen:**
 - Fondsgesellschaft
 - Zweckbindung des IBE
 - Reduktion des Einflusses von außen und daher auch **keine Bundeshaftung**
 - **Einbeziehung des Geldrückflusses an die öffentliche Hand** der durch die Investitionen in Form von Steuern, Abgaben und dem Multiplikatoreffekt generiert wird
(J. Christl, J. Maurer, Die Auswirkungen zusätzlicher kreditfinanzierter Staatsausgaben - eine Simultanstudie, CA-Quarterly 4/1984)

Ergebnis SCHIG



Bahninfrastrukturinvestitionen in Mrd €



IHS-Studie (2000)

Geldrückflussberechnung auf neuer fundierterer Basis

Geldrückfluss

- ▶ abhängig von Konjunkturlage und
- ▶ privatem Investitionsvolumen und
- ▶ bei schlechter Konjunktur

wesentlich höher als ursprünglich angenommen

Ende der SCHIG–Invest–Finanzierung

Die von den Ursprungsideen abweichenden Budgetschonungsversuche des BMF

- Forderungen statt Zahlungen des Bundes,
- Bundeshaftung zwecks niedrigerer Zinssätze und Einfluss,
- unzureichendes Begleichen der Forderungen der SCHIG mbH an den Bund (rasche Verschuldung) ab 2000 und
- Rechtsträgerfinanzierung durch die ÖBFA zur Bündelung der Kreditaufnahmen zwecks besserer Zinskonditionen

führten letztendlich

- ▶ **zum genauen Gegenteil der beabsichtigten Budgetschonung,**
- ▶ zu einem Maastricht-Problem und somit
- ▶ zu einer Bedrohung des Bundesbudgets

Bundesbahnstrukturgesetz 2003

Entschuldungstrick der Republik Österreich 2004:

- ▶ Schulden, welche die SCHIG im Wege der ÖBFA aufgenommen hatte (3,2 Mrd.€) wurden ihr erlassen.
- ▶ **Schulden**, welche die SCHIG **bei Dritten** aufgenommen hatte, **gingen** im Wege der **Rechtsnachfolge auf die ÖBB-Infra Bau über**.
- ▶ Diesen Schulden standen **Forderungen der SCHIG mbH an den Bund** gegenüber; diese **wurden** per BB-Strukturgesetz **zu Forderungen an die ÖBB-Infra Bau AG*** und somit im Zuge der Rechtsnachfolge (der Verschmelzung mit der ÖBB-Infra Bau AG) **zu Forderungen dieser gegenüber sich selbst**.

Einfach gesagt:

Die ÖBB „erbten“ einen Teil der Schulden des SCHIG mbH ohne die korrespondierenden Forderungen der SCHIG mbH an den Bund mehr geltend machen zu können; die finanzielle Basis für die ÖBB wurde damit verschlechtert. Schieneninfrastruktur-Investitionen wurden zunächst durch Verschuldung der ÖBB selbst finanziert.

* Mit 1. Jänner 2005 musste die ÖBB-Infrastruktur Bau AG in die Rechtstellung des Bundes für seine zu diesem Zeitpunkt bestehenden Verbindlichkeiten gegenüber der SCHIG mbH (aus 60 % der finanzierten Investitionen und der Finanzierungskosten) eintreten

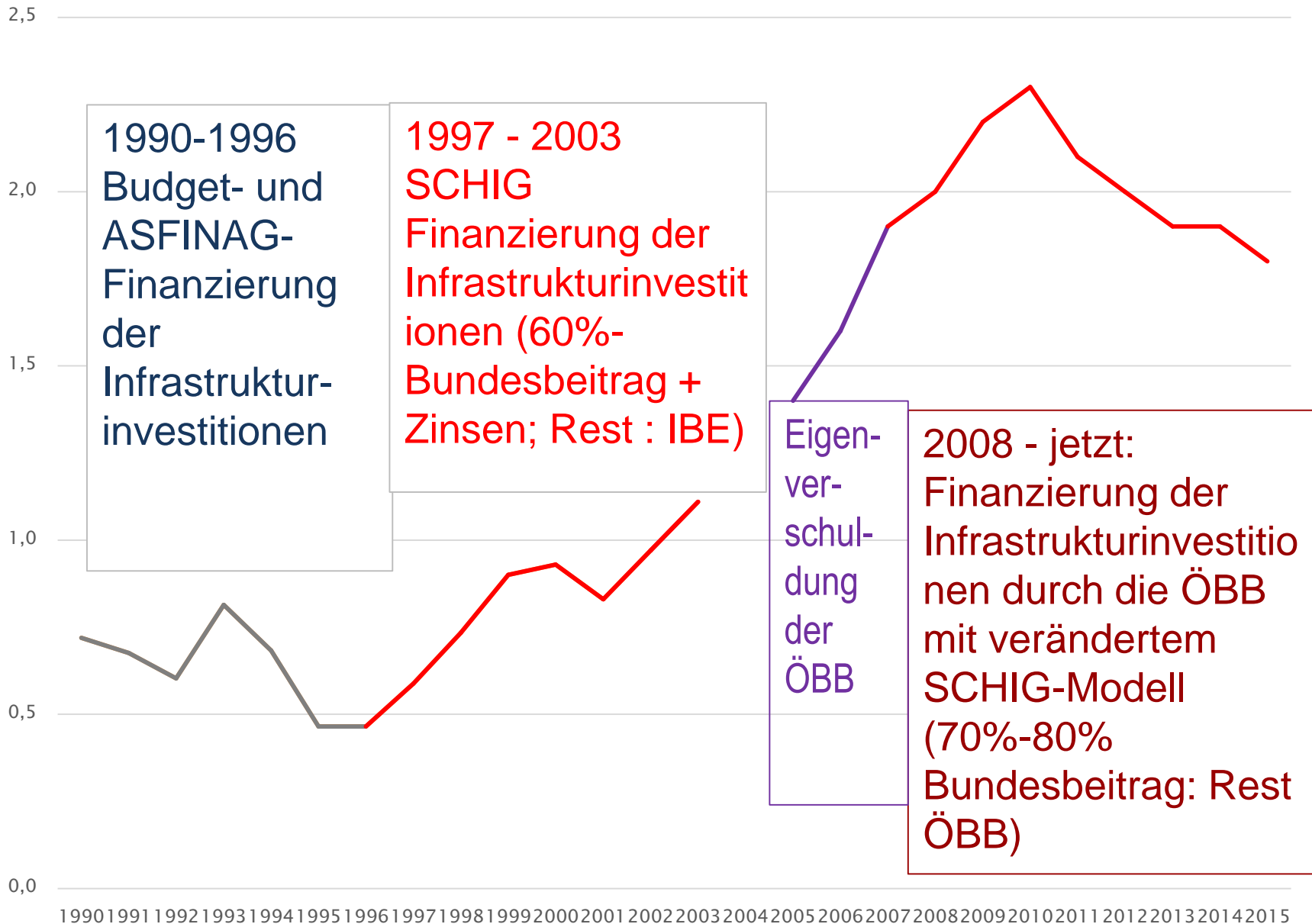
Bundesbahnstrukturgesetz 2003 LANGFASSUNG

- ▶ Mit dem **Bundesbahnstrukturgesetz 2003** (BGBl. 138/2003) befreite sich die Republik Österreich von Forderungen der SCHIG mbH und zunächst auch der ÖBB gegenüber dem Bund:
- ▶ Der Bund verzichtete seinerseits auf Forderungen gegenüber der SCHIG in der Höhe von 3,2 Mrd. EURO (sogenannte „Teilschuldung der SCHIG“) und auf Forderungen gegenüber den ÖBB in der Höhe von 2,9 Mrd. EURO (sogenannte „Teilschuldung der ÖBB“) - der letzte Betrag entspricht den Verbindlichkeiten des Bundes gegenüber den ÖBB aus dem § 2 des BBG von 1,9+1 Mrd. EURO.
- ▶ Mit 1. Jänner 2005 musste die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft in die Rechtstellung des Bundes für seine zu diesem Zeitpunkt bestehenden Verbindlichkeiten gegenüber der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH (aus 60 % der finanzierten Investitionen und der Finanzierungskosten) eintreten, d.h. die ÖBB-Infrastruktur Bau AG „erbte“ die Schulden des Bundes, die dieser bei der SCHIG mbH hatte (auf Grund des Eintritts der ÖBB-Infrastruktur Bau AG in die „Rechtsstellung des Bundes“).
- ▶ Die nach der Abspaltung der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH verbleibende Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH wurde mit Ablauf des 31. Dezember 2004 im Wege der Gesamtrechtsnachfolge mit der ÖBB-Infrastruktur Bau AG als übernehmende Gesellschaft verschmolzen, d.h. die ÖBB-Infrastruktur Bau AG „erbte“ auch die über die 3,2 Mrd. EURO Schuldennachlass hinausgehenden Schulden der SCHIG mbH (als Rechtsnachfolger durch die Verschmelzung). Die Forderungen der SCHIG mbH gegenüber der ÖBB-Infrastruktur Bau AG (vor dem Eintritt „in die Rechtsstellung des Bundes“ waren es noch Forderungen gegenüber dem Bund) wurden zu Forderungen der ÖBB-Infrastruktur Bau AG gegenüber der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, also gegen sich selbst.
- ▶ Einfach gesagt: Die ÖBB „erbten“ einen Teil der Schulden des SCHIG mbH ohne die korrespondierenden Forderungen der SCHIG mbH an den Bund geltend machen zu können; die finanzielle Basis für die ÖBB wurde damit verschlechtert.

Aktuelles Schieneninfrastrukturfinanzierungssystem ÖBB

- ▶ Die Auflösung der SCHIG-Investitionsfinanzierung führte zu einer Verschlechterung der finanziellen Basis der ÖBB. →
- ▶ Von der Regierung Gusenbauer wurde für Investitionen ab dem Jahr 2008 zunächst ein 70%-iger Kosten- und Zinsbeitrag des Bundes vereinbart; dieser Prozentsatz wurde später auf 75% erhöht und ab 2017 gelten 80%. Damit bewegt sich das Finanzierungsmodell in der Größenordnung des ursprünglich geschätzten Geldrückflusses des SCHIG-Modells.

Bahninfrastrukturinvestitionen in Mrd €



AKTUELLE AUFGABEN der SCHIG

- ▶ **Ausstellen der Triebfahrzeugführerscheine**
- ▶ **Führung des Einstellregisters der Schienenfahrzeuge**
- ▶ **Nicht Amtliche Sachverständige für Seilbahnen**
- ▶ **Führung einer Benannte Stelle**
- ▶ **Ingenieurbüro für Eisenbahntechnische Gutachten**
- ▶ **Förderung des Schienengüterverkehrs**
- ▶ **Abwicklung der Anschlussbahnförderungen**
- ▶ **Abwicklung der MikroÖV-Förderung, der „Intermodalen Schnittstelle Radverkehr“ und der Urbanen Elektromobilität**
- ▶ **Unterstützung des BMVITs bei Bedienstandards für den Integrierten Taktfahrplan**
- ▶ **Bestellung der Gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Schienenpersonenverkehrs für rd. 700 Mio. Euro pro Jahr und Abwicklung der Verträge dazu**
- ▶ **Unterstützung bei der Erstellung des Rahmensplanes**
- ▶ **Kontrolle der Verwendung der Finanzmittel im Eisenbahnwesen**

SCHIG (Dienstleistungsgesellschaft)

Mit

- ▶ der Bestellung und Vertragsabwicklung der Gemeinwirtschaftlichen Leistungen im PV seit 2011 und kurz darauf auch
- ▶ der Förderung des Schienengüterverkehrs

hat die SCHIG mbH wieder auch finanziell große Aufgaben erhalten, deren Bedeutung an die Infrastrukturfinanzierung der ersten Jahre anknüpft.

Die erfolgreiche Situation des Schienengüterverkehrs in Österreich im Vergleich zu den meisten anderen Staaten beruht nicht zuletzt auf die Gemeinwirtschaftlichen Leistungsverträge und das österreichische Güterverkehrsfördersystem.

Wünsche an die SCHIG und ihrer Belegschaft

Eine erfolgreiche SCHIG-Zukunft
im Interesse
einer erfolgreichen Eisenbahn
für unser aller Zukunft.