



Verkehrsplanung
15. April 2020
Zl. 0-111/100
OZl. Blg.

Amt der Tiroler Landesregierung

Abteilung Justizariat
Abteilung Finanzen
Sachgebiet Verkehrsplanung

Landtagsdirektion
Eingelangt am
15. APR. 2020
166/20 *BM*

Achenseebahn AG – Sanierungskonzept und Maßnahmenplan

- 1) Sicherstellung eines Teilbetriebs der Achenseebahn
- 2) Bewilligung des ersten Teils der Sanierungsmaßnahmen
- 3) Vorbereitungen für den Verkauf der Achenseebahn AG im Rahmen des Insolvenzverfahrens

REGIERUNGSANTRAG

Geschäftszahl VuS-E25/246-2020

Innsbruck, 07.04.2020

Vorgetragen in der Sitzung der Landesregierung am
unter dem Vorsitz des

Landeshauptmannes **Günther Platter**

Anwesend:

Landeshauptmannstellvertreter **ÖR Josef Geisler**

Landeshauptmannstellvertreterin **Mag.^a Ingrid Felipe Saint Hilaire**

Landesrätin **DIⁱⁿ Gabriele Fischer**

Landesrätin **Dr.ⁱⁿ Beate Palfrader**

Landesrat **Dr. Bernhard Tilg**

Landesrat **Mag. Johannes Tratter**

Landesrätin **KRⁱⁿ Patrizia Zoller-Frischauf**

Landesamtsdirektor **Dr. Herbert Forster**

Schriftführer:

Landtagsdirektion
Eingelangt am
15. APR, 2020
166/20

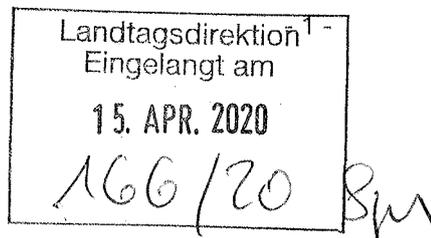
RM

Verkehrsplanung
15. April 2020
Zl. 0-111/100
OZl. Blg.

UMLAUFBESCHLUSS

VuS-E25/246-2020

	J A	NEIN	Datum
Landeshauptmann Günther Platter	<i>G. Platter</i>		8.4.20
Landeshauptmannstellvertreter ÖR Josef Geisler	<i>Josef Geisler</i>		7.4.2020
Landeshauptmannstellvertreterin Mag. ^a Ingrid Felipe Saint Hilaire	<i>Ingrid Felipe</i>		8.4.2020
Landesrätin D ⁱⁿ Gabriele Fischer	<i>Gabriele Fischer</i>		8.4.2020
Landesrätin Dr. ⁱⁿ Beate Palfrader	<i>Beate Palfrader</i>		9.4.2020
Landesrat Dr. Bernhard Tilg	<i>B. Tilg</i>		10.4.20
Landesrat Mag. Johannes Tratter	<i>Johannes Tratter</i>		10.4.20
Landesrätin KR ⁱⁿ Patrizia Zoller-Frischauf	<i>Patrizia Zoller-Frischauf</i>		8.4.20



Landeshauptmann Günther Platter
LHStv. ÖR Josef Geisler
LHStv.^m Mag.^a Ingrid Felipe-Saint Hilaire

VuS-E25/246-2020

Achenseebahn AG – Sanierungskonzept und Maßnahmenplan

- 1) Sicherstellung eines Teilbetriebs der Achenseebahn AG**
- 2) Bewilligung des ersten Teils der Sanierungsmaßnahmen**
- 3) Vorbereitungen für den Verkauf der Achenseebahn AG im Rahmen des Insolvenzverfahrens**

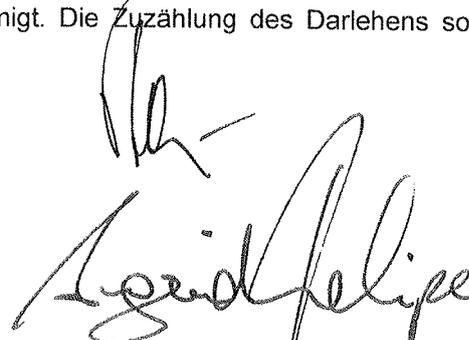
A n t r a g

Das Land bekennt sich zum Weiterbestand der Achenseebahn als wertvolles Kulturgut und notwendigen Beitrag zur Sicherung der Tourismusregion Achensee. Daher strebt das Land eine mittelfristige Wiederinbetriebnahme der Bahn mit touristischem Betrieb an und wird mit finanziellen Mitteln eine Sanierung der Bahn unterstützen.

1. Die Landesregierung stimmt der Gewährung eines finanziellen Beitrages zur Aufrechterhaltung eines Teilbetriebs der Achenseebahn AG während des aufrechten Insolvenzverfahrens in der Höhe von 50.000 €/Monat ab Mai 2020 maximal auf die Dauer der konkursrechtlichen Fortführung des Unternehmens, jedenfalls aber maximal bis Dezember 2020, somit max. 400.000 € für das Jahr 2020 zu.
2. Die Landesregierung stimmt der Gewährung eines finanziellen Beitrages zur Sanierung der Eisenbahninfrastruktur (erstes Sanierungspaket gemäß beiliegender Aufstellung), umgesetzt durch die Achenseebahn AG oder den neuen Eigentümern maximal auf die Dauer der konkursrechtlichen Fortführung des Unternehmens in der Höhe von max. 3,0 Mio. € zu.
3. Die Fachabteilungen des Landes werden beauftragt,
 - a. eine entsprechende Vereinbarung zur Einbringung dieser Mittel in die insolvente Gesellschaft mit der Achenseebahn AG, vertreten durch den Masseverwalter oder einem allfälligen Käufer des Unternehmens abzuschließen,
 - b. eine fachliche Begleitung der Sanierung sicherzustellen, mit dem Masseverwalter bzw. dem Käufer des Unternehmens die Einzelmaßnahmen der Sanierung abzustimmen und freizugeben und die ordnungsgemäße Abwicklung der vereinbarten Leistungen zu überwachen,
 - c. die Verhandlungen mit dem Masseverwalter der Achenseebahn AG zum Verkauf des Unternehmens zu führen. Dabei strebt die Landesregierung einen Verkauf an ein Tiroler Eisenbahnverkehrsunternehmen an, das den touristischen Betrieb zumindest im bisherigen Ausmaß auf der Achenseebahn sicherzustellen hat.
 - d. bis Juli 2020 ein Sanierungsprogramm ab 2021 bis zur Wiedereröffnung und eine Vorausschau für die darauffolgenden Jahre vorzulegen. Dieses Sanierungsprogramm ist mit dem Masseverwalter der Achenseebahn und optimaler Weise mit einem potentiellen Käufer der Achenseebahn abzustimmen und der Landesregierung zum Beschluss vorzulegen.
4. Zur Aufbringung der unter Pkt. 1 und Pkt. 2 angeführten finanziellen Beiträge wird im Rechnungsjahr 2020 bei dem VP 1-650005-7430 023 "Landesbeitrag Modernisierung Tiroler Privatbahnen" eine Budgeterhöhung von € 3.400.000,-- genehmigt.

5. Da für diese budgetären Aufwendungen in der Höhe von € 3.400.000,-- keine Bedeckung gegeben ist, wird der Ergebnishaushalt mit diesem Betrag zusätzlich belastet.
6. Zur Finanzierung dieser vorgenannten zusätzlichen Aufwendungen wird eine zusätzliche Darlehensaufnahme in der Höhe von € 3.400.000,-- genehmigt. Die Zuzählung des Darlehens soll entsprechend dem erforderlichen Liquiditätsbedarf erfolgen.
7. Die Genehmigung des Tiroler Landtages ist einzuholen.


B e g r ü n d u n g



Die Achenseebahn AG hat bis Ende 2014 Finanzierungsbeiträge im Rahmen von mittelfristigen Investitions- und Erhaltungsprogrammen gemäß § 4 Privatbahngesetz erhalten (letztmalig 7. MIP 2010 bis 2014: 3,18 Mio. €, davon Bund 1,59 Mio. €, Land 1,05 Mio. €, Gemeinden 0,41 Mio. € und aus Eigenleistungen 0,13 Mio. €). Nach Auslaufen des 7. MIP Ende 2014 hat der Bund mit der Begründung, dass die Achenseebahn AG rein saisonalen und keinen jahresdurchgängigen Betrieb führt, keine weiteren Mittel nach § 4 Privatbahngesetz mehr gewährt.

Trotz eines in der Zwischenzeit abgerechneten Sanierungspaketes des Landes Tirol in der Höhe von 1.200.000 € (siehe dazu Regierungsbeschluss VuS E25/170-2018 vom 09.01.2019) und zahlreichen Verhandlungen mit dem Aufsichtsrat und dem Vorstand der Gesellschaft betreffend eine erfolgreiche Fortführung des Unternehmens, musste die Gesellschaft letztendlich mit 25.03.2020 Insolvenz anmelden.

Dies vor allem deshalb, weil die Achenseebahn AG aus eigener Kraft nicht mehr dazu in der Lage war, den für den Fortbestand notwendigen Betrieb und dem damit verbundenen Fehlen von Einnahmen in der Saison 2020 aufzunehmen. Daher war das Land rechtlich nicht mehr in der Lage, das von der Insolvenz bedrohte Unternehmen durch weitere Zahlungen zu unterstützen.

Das Unternehmen hat bisher keinen Sanierungsplan zur Rettung der Gesellschaft vorgelegt. Das Insolvenzgericht hat Dr. Herbert Matzunki als Masseverwalter bestellt. Der Masseverwalter hat mit gesetzlicher Frist dem Gericht bis 08.04.2020 über einen allfälligen Fortbetrieb zu entscheiden, und mitzuteilen, ob und wie zumindest ein Teilbetrieb der Gesellschaft während der Abwicklung des Insolvenzverfahrens darstellbar und möglich ist.

Grundsatzentscheidung:

Die Achenseebahn ist eine schmalspurige Zahnradbahn in Meterspur. Sie führt von Jenbach zum Seespitz am Achensee und wurde 1889 eröffnet. Die Strecke ist nicht elektrifiziert, wird fahrplanmäßig ausschließlich mit Dampflokomotiven befahren und dient dem touristischen Betrieb. Sie ist somit ein wertvolles und schützenswertes Tiroler Kulturgut.

Die Achenseebahn stellt mit der vorhandenen Schieneninfrastruktur ein aktuell und vor allem zukünftig nutzbares Verkehrsmittel dar, dessen Erhalt im Sinne der volkswirtschaftlichen Sicherung von Verkehrsinfrastrukturen auf Dauer im öffentlichen Interesse liegt.

Zudem ist die Achenseebahn ein wichtiger und damit notwendiger Grundstein für die Attraktivität der Achenseeregion als touristisches Ziel. Der Tourismus ist bekannter Weise eine wesentliche Basis für den wirtschaftlichen Erfolg der dort liegenden Gemeinden und Unternehmen.

Durch die aktuelle Krise im Tiroler Tourismus (ausgelöst durch die Corona-Pandemie) ist es erforderlich, diese Grundsteine der Attraktivität von Tourismusregionen zu erhalten und somit die drohenden Einbrüche und wirtschaftlichen Nachteile so gering wie möglich zu halten.

Aus diesen oben genannten Gründen bekennt sich das Land zum Weiterbestand der Achenseebahn. Das Land strebt eine mittelfristige Wiederinbetriebnahme der Bahn mit touristischen Betrieb an und beabsichtigt nach den gegebenen Möglichkeiten eine Sanierung der Bahn finanzieren.

Diese Grundsatzentscheidung bedingt folgende Maßnahmen:

- Sicherstellung zumindest eines Teilbetriebs der Achenseebahn im Rahmen der Insolvenzabwicklung zur Sicherung der eisenbahnrechtlichen Konzession und einer möglichst geringen Auswirkung auf den MitarbeiterInnenstand der Gesellschaft.
- Rascher Start der erforderlichen Sanierungsmaßnahmen, deren Umfang bereits im Rahmen der mit dem o.a. Regierungsbeschlusses beauftragten und erstellten Sanierungsstrategie definiert wurde.
- Festlegen eines langfristigen Finanzierungs- und Sanierungsplanes in Kooperation mit dem Masseverwalter und optimaler Weise dem neuen Eigentümer der Achenseebahn. Ein Fortbestand und ein wirtschaftlicher Betrieb der Achenseebahn ist auf Dauer nur unter dem Erhalt und der Sanierung der Infrastruktur durch öffentliche Mittel des Landes Tirol darstellbar.
- Verkauf des Unternehmens der Achenseebahn AG: Gemäß Insolvenzrecht ist der Masseverwalter verpflichtet, bei Fehlen eines Sanierungsplanes für ein Unternehmen, vor Abschluss des Insolvenzverfahrens die vorhandenen Vermögenswerte zu verwerten und das Unternehmen allenfalls als Ganzes oder in Teilen zu veräußern und letztlich die Gesellschaft zu liquidieren. Dieser Verkauf erfolgt im Sinne der Wiederinbetriebnahme der Bahn am besten im Ganzen an ein anderes Eisenbahnunternehmen, das die bestehende Konzession übernehmen und den Betrieb nach erfolgter Sanierung wiederaufnehmen kann. Eine Verwertung des Unternehmens als Ganzes ist zwar derzeit vom Masseverwalter beabsichtigt, eine Veräußerung von Teilen des Unternehmens ist nicht auszuschließen.

Diese Grundsatzentscheidung bedingt des Weiteren folgende Risiken:

Derzeit befindet sich die Achenseebahn AG in Streubesitz mit den Mehrheitseigentümern Jenbach, Eben und Achenkirch. Im Falle der Liquidierung der Gesellschaft ist auf Basis des Eisenbahnrechtes der Rückbau der Eisenbahnanlage durch die Gesellschaft vorzunehmen. Vor bzw. bis zu einem allfälligen Verkauf haftet die Gesellschaft für die Kosten dieses Rückbaus und der etwaig erforderlichen Bodensanierungen. Nach einem allfälligen Verkauf des Unternehmens geht diese Haftung auf den neuen Eigentümer über. Die Höhe dieser möglichen Haftung ist derzeit nicht abschätzbar, könnte sich aber, vor allem in Bezug auf eine allfällige Kontaminierung der Liegenschaften, in Millionenbeträgen bewegen.

Sollte das Land selbst als Käufer auftreten, geht diese derzeit für das Land Tirol nicht bestehende Haftung unmittelbar auf das Land über und kann auch bei einem allfälligen Weiterverkauf nicht ausgeschlossen werden. Im Falle des Verkaufes an ein Eisenbahnunternehmen ist wohl davon auszugehen, dass dieses nur unter der Bedingung einer Haftungsübernahme durch das Land Tirol (mittelbare Haftung) diesem Kauf

zustimmen würde. Dieser Haftung ist der Wert der Immobilien und anderen Aktiva der Bahn entgegengzustellen.

Für das Land Tirol besteht keine rechtliche Verpflichtung, diesbezüglich irgendwelche Haftungen (weder für Dekontaminierungskosten, noch für Rückbaukosten, oder für allfällige zukünftige Sanierungskosten) zu übernehmen.

Zur Einschätzung der Relevanz dieser Haftung ist festzuhalten, dass diese nur im Falle einer zukünftigen Liquidierung der AG bzw. dem und dem Verlust bzw. Entzug der eisenbahnrechtlichen Konzession mit nachfolgendem behördlichen Auftrag zum Abbau der Anlage schlagend werde würde. Dies ist denkbar, wenn entweder der Betrieb der Achenseebahn auf Dauer nicht wirtschaftlich möglich ist und/oder das Land keine regelmäßigen Zuschüsse zum Erhalt und zur Sanierung der Infrastruktur leistet.

Daraus ergibt sich, dass zukünftig dem neuen Eigentümer die Kosten für die Instandhaltung und dem Ausbau der Infrastruktur zu fördern sind, sodass der Betrieb (eigenwirtschaftlich) durch den Käufer des Unternehmens aufrechterhalten werden kann und eine Haftung für die Kosten der Dekontaminierung und Rückbau vermieden werden können. Für die Sanierung der Infrastruktur der Bahn ist daher bereits jetzt absehbar, dass dem Land Tirol auch nach dem Verkauf in Summe bis 10,0 Millionen Euro (inkl. der heute beschlossenen Sanierungsmitteln) bis 2024 an Verpflichtungen erwachsen. Ab diesem Zeitpunkt sind für die Instandhaltung der Infrastruktur bis zu 0,5 Mio. €/Jahr erforderlich.

Betreffend die Beträge, die vom Land Tirol allenfalls im Zuge des Konkursverfahrens für den Fortbetrieb des Unternehmens bzw. für eine allfällige Sanierung der Bahninfrastruktur aufgewendet werden, kann nicht sichergestellt werden, dass sie entweder im Zuge der Beendigung des Konkursverfahrens dem Land Tirol als Masseforderung zurückfließen oder bei einem allfälligen Kauf durch das Land Tirol auf den Kaufpreis angerechnet werden.

Der Masseverwalter hat grundsätzlich die Aufgabe, für die Befriedigung aller Gläubiger entweder durch Fortbetrieb des Unternehmens oder durch Verwertung des gesamten Vermögens eine möglichst hohe Quote zu erzielen und unterliegt er der Kontrolle des Gläubigerausschusses und auch des Konkursgerichtes.

Ob und wenn ja in welchem Ausmaß allenfalls für den Fortbetrieb des Unternehmens bzw. eine allfällige Sanierung der Bahninfrastruktur aufgewendete Beträge dem Land Tirol wieder zukommen steht daher, unabhängig vom der diesbezüglich gewählten Konstruktion grundsätzlich erst am Ende des Konkursverfahrens fest.

Rechtlich bestehen keine Möglichkeiten zu bestimmen, an wen das Unternehmen der Achenseebahn allenfalls verkauft wird. Die Veräußerung des Unternehmens bedarf unabhängig von dessen Wert sowohl der Genehmigung des Gläubigerausschusses, als auch der Genehmigung des Insolvenzgerichts.

Eisenbahnrechtliche Konsequenzen der Insolvenz, des Teilbetriebs und des Verkaufes der Achenseebahn:

Zur rascheren und erleichterten Wiederinbetriebnahme der Achenseebahn ist es entscheidend, dass die bestehende Konzession erhalten und auch an den zukünftigen Betreiber übergeben werden kann. Eine Insolvenz führt dabei nicht automatisch zu einem Erlöschen bzw. Entzug der eisenbahnrechtlichen Konzession. Sollte im Rahmen des Insolvenzverfahrens eine vollkommene Schließung durchgeführt werden, hat die Behörde jedoch von Amtswegen ein Verfahren zum Entzug der Konzession einzuleiten.

Für den Erhalt der Konzession ist daher ein Teilbetrieb im Mindestausmaß erforderlich. Sollte nicht mit den Sanierungsmaßnahmen begonnen werden und nur der Teilbetrieb aufrechterhalten werden, dann wäre die Aufschiebung dieses Entziehungsverfahrens mit der Behörde abzuklären und bis zum Verkauf des Unternehmens der Achenseebahn AG einvernehmlich zu verzögern.

Die Bestellung der Betriebsleiter ist von der Einleitung des Insolvenzverfahrens nicht betroffen. Diese sind weiterhin für den ordnungsgemäßen Betrieb verantwortlich.

Bei einem Verkauf des Betriebes der Achenseebahn AG an ein Eisenbahnunternehmen kann die vorhandene Konzession auf den neuen Eigentümer übertragen und somit weiter genutzt werden.

Sanierung der Achenseebahn:

Die Sanierung der Bahn (Rollmaterial und Infrastruktur) kann grundsätzlich durch die weiter zu beschäftigenden Mitarbeiter der Achenseebahn AG während des laufenden Insolvenzverfahrens oder den zukünftigen Eigentümer durchgeführt werden.

Die Vorteile einer Durchführung der Sanierung der Bahn durch das bisherige Unternehmen liegen dabei

- a. im sofortiger Start der möglichen Sanierung (auch unter Mithilfe des bestehenden Personals im Teilbetrieb)
- b. im nachweislichen Teilbetrieb zur Sicherung der eisenbahnrechtlichen Konzession
- c. in der Sicherung des Vorsteuerabzugs (im Gegensatz, wenn das Land Eigentümer würde)
- d. das Land könnte die Beträge allenfalls als Massegläubiger geltend machen.
- e. in der längeren Verkaufsphase der Bahn (bis max. 2 Jahre)

Die Vorteile einer Durchführung der Sanierung der Bahn durch ein neues Unternehmen (rascher Verkauf), liegen dabei

- a. in der direkten Durchführung der Arbeiten durch den neuen Eigentümer
- b. in der inhaltlichen Einbindung der neue Eigentümer und der Nutzung von etwaigen Synergien (Einsatz von Personal- und Sachressourcen und Know How des neuen Eigentümers) und der damit verbundenen Kosteneinsparung
- c. in der unmittelbaren Übertragung von möglichen Haftungen an den neuen Eigentümer
- d. in der schnelleren Verkaufsabwicklung
- e. im niederen Verkaufspreis.

Die erforderlichen Mittel müssen bei einer Grundsatzentscheidung für die Wiederinbetriebnahme der Bahn in beiden Fällen durch das Land getragen werden. Im Falle der Sanierung im Konkursverfahren durch den Masseverwalter können die vom Land bezahlten Beträge als Masseforderungen geltend gemacht werden, wobei nicht feststeht, dass im Falle des Verkaufs des Unternehmens das Land die aufgewendeten Beträge in voller Höhe als Masseforderung oder in Anrechnung auf den Kaufpreis rückerstattet erhält.

Können die Masseforderungen nicht vollständig befriedigt werden, gilt folgende Rangfolge: vom Insolvenzverwalter vorschussweise bestrittenen Barauslagen, die übrigen Kosten des Verfahrens nach § 46 Z 1 IO, der von Dritten erlegte Kostenvorschuss, soweit er zur Deckung der Kosten des Insolvenzverfahrens benötigt wurde, die Forderungen der Arbeitnehmer (arbeitnehmerähnlichen Personen) auf laufendes Entgelt, soweit sie nicht nach dem Insolvenz-Entgeltsicherungsgesetz gesichert sind, Beendigungsansprüche der Arbeitnehmer (arbeitnehmerähnlichen Personen), soweit sie nicht nach dem

Insolvenz Entgeltsicherungsgesetz gesichert sind. Erst nach Berichtigung der zuvor genannten Masseforderungen sind die übrigen Masseforderungen zu bedienen. Innerhalb gleicher Gruppen sind die Masseforderungen verhältnismäßig zu befriedigen.

Ob eine Förderung des zukünftigen Eigentümers beim Ankauf der Bahn für das Land kostenneutral wäre kann nicht abgeschätzt werden. Im Falle der Sanierung durch den neuen Eigentümer könnten notwendigen Mittel im Rahmen des Privatbahngesetzes als Infrastrukturförderung eingebracht werden.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass zumindest der Beginn der Sanierungsmaßnahmen durch die Achenseebahn AG im Rahmen des Insolvenzverfahrens anzustreben ist. Dies ermöglicht nicht nur den erforderlichen Teilbetrieb, sondern verkürzt auch die Stilllegungsphase der Bahn wesentlich.

Folgende Sanierungsschwerpunkte werden in einem ersten Schritt durchgeführt:

- Neubau der Flachstrecke
- Einführung eines Zugsleitsystems
- Sanierung des Lok- und Rollwagenmaterials
- Sanierung des Bahnhofs Eben und des Bahnhof Jenbach
- Brandschutzmaßnahmen
- Personelle Aus- und Weiterbildung
- Werkstätten- und Instandhaltungsgerät und -ausrüstung

Dabei sind voraussichtlich folgende (im Anhang angeführten) Sanierungsmaßnahmen im Jahr 2020 bzw. 2021 geplant bzw. in einem ersten Schritt erforderlich. Diese werden in Abstimmung zwischen der Achenseebahn oder dem neuen Eigentümer und den Fachabteilungen definiert, fachlich begleitet und von diesen freigegeben. Auf diese Art ist sichergestellt, dass die Mittel des Landes in die tatsächlich erforderlichen Sanierungsarbeiten fließen.

Teilbetrieb:

Der für die Sanierung und die Aufrechterhaltung des Unternehmens erforderliche Teilbetrieb umfasst ca. sieben MitarbeiterInnen sowie die Kosten der Betriebsleiter und des Masseverwalters.

Durch die Weiterbeschäftigung von eingeschulten MitarbeiterInnen ist zudem der Wissenstransfer innerhalb der Gesellschaft aber auch in Richtung eines zukünftigen Käufers des Unternehmens der Achenseebahn sichergestellt.

Die Kosten dafür werden auf ca. 50.000 €/Monat geschätzt. Mit dem Bekenntnis des Landes zur Achenseebahn übernehmen die Eigentümergemeinden die Kosten für den Teilbetrieb für die Monate März und April 2020. Ab Mai 2020 übernimmt das Land die Finanzierung des Teilbetriebes. Damit ergeben sich bis Dezember 2020 Kosten in der Höhe von 8 Monate = 400.000 €. Sollte ein Verkauf bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht abgewickelt sein, fallen diese Kosten bis zum Ende des Insolvenzverfahrens (max2 Jahre) an. Diese Kosten sind allenfalls in dem zu entwickelnden Sanierungsprogramm zu berücksichtigen.

Dieser Teilbetrieb ist bis zum Verkauf bzw. Ende des Insolvenzverfahrens sicherzustellen. Ob diese aufgewendeten Mittel für die Aufrechterhaltung des Teilbetriebes als Masseverbindlichkeit seitens des Landes nach den oben dargelegten Grundsätzen geltend gemacht werden können steht, wie oben dargelegt nicht fest.

Verkauf der Achenseebahn:

Das Vermögen der Achenseebahn AG ist jedenfalls vor Abschluss des Insolvenzverfahrens zu verwerten. Ob das Unternehmen als Ganzes veräußert wird, kann derzeit nicht mit Sicherheit beurteilt werden. Eine Fortführung des Unternehmens durch die Achenseebahn AG ist auf Grund des derzeitigen Fehlens eines Sanierungsplanes und der damit verbundenen gesetzlichen Konsequenzen nicht möglich. Nicht ausgeschlossen werden kann, dass die Gesellschaft doch noch einen Sanierungsplan einbringt, der bei Vorliegen der entsprechenden Stimm- und Forderungsbetragsmehrheiten allenfalls angenommen werden könnte. Daher ist nicht auszuschließen, dass das Unternehmen von der Achenseebahn AG nach Annahme des Zahlungsplanes und Aufhebung des Konkursverfahrens weitergeführt wird.

Ein allfälliger Käufer übernimmt neben allen Vermögenswerten auch die eisenbahnrechtliche Konzession (sofern er die dafür vorgesehenen rechtlichen Bedingungen und Voraussetzungen erfüllt), die Verbindlichkeiten der Achenseebahn AG gehen nicht an den Käufer über. Wohl aber sind Forderungen von Absonderungsgläubigern zu befriedigen.

Der Kaufpreis richtet sich nach dem Wert des Unternehmens (festgestellt durch eine Bewertung des Vermögens in entsprechenden Gutachten). Aus dem Kaufpreis hat der Masseverwalter die Massegläubiger nach der oben beschriebenen Rangordnung zu befriedigen und im nachfolgenden Rang die Konkursgläubiger zu bedienen.

Der Kauf kann in zwei Varianten abgewickelt werden:

- So rasch als möglich (siehe auch Vorteile einer Sanierung durch den Käufer)
- Abgesichert über einen Vorvertrag erst mit Abschluss der zwei Jahre der max. Laufzeit des Insolvenzverfahrens

Als Käufer kommen in Frage:

- Land selbst (zu berücksichtigen sind dabei Haftungsfragen sowie die erforderliche Umsetzung der Sanierung)
- Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen – seitens des Landes besteht als möglicher Massegläubiger ein Mitsprecherecht beim Verkauf der Achenseebahn.

Zusammenfassend ist insbesondere aufgrund der derzeit abschätzbaren Risiken festzuhalten, dass seitens des Landes ein Kauf des Unternehmens vermieden werden sollte, vielmehr sollte ein Verkauf des Unternehmens aus der Masse direkt an ein Eisenbahnverkehrsunternehmen angestrebt werden.

Finanzierung von Seiten des Landes:

Die erforderlichen Mittel zur Durchführung der beschlossenen Maßnahmen sind nicht durch den ordentlichen Haushalt gedeckt. Zur Aufbringung des unter Pkt. 1 und Pkt. 2 des Beschlusstextes angeführten finanziellen Beiträge werden noch im Rechnungsjahr 2020 bei der VP 1-650005-7431035 zusätzliche Finanzmittel in Höhe von € 3.400.000,-- zur Verfügung gestellt.

Zur Aufbringung der unter Pkt. 1 und Pkt. 2 angeführten finanziellen Beiträge wird im Rechnungsjahr 2020 bei dem VP 1-650005-7430 023 "Landesbeitrag Modernisierung Tiroler Privatbahnen" eine Budgeterhöhung von € 3.400.000,-- genehmigt.

Da für diese budgetären Aufwendungen in der Höhe von € 3.400.000,-- keine Bedeckung gegeben ist, wird der Ergebnishaushalt mit diesem Betrag zusätzlich belastet.

Zur Finanzierung dieser vorgenannten zusätzlichen Aufwendungen wird eine zusätzliche Darlehensaufnahme in der Höhe von € 3.400.000,-- genehmigt. Die Zuzählung des Darlehens soll entsprechend dem erforderlichen Liquiditätsbedarf erfolgen.

Die Genehmigung des Tiroler Landtages ist einzuholen.

(DI Mag. Ekkehard Allinger-Csollich)

(Dr. Ida Hintermüller)

Dr. Johannes Schweiger

Anhang:

Auflistung der voraussichtlich erforderlichen Maßnahmen inkl. einer Kostenschätzung.

Die endgültigen Maßnahmen sind mit den Fachabteilungen vor Auftragsvergabe abzustimmen.

	Maßnahme	Kostenschätzung in €
1	Vermarkung und Grenzbegehung	30.000
3	Planung Rekonstruktion Flachstrecke	30.000
	Ausschreibung Sanierung Oberbau Flachstrecke	50.000
4	Gutachten und Umsetzung EDV-Anlage für Vorstand, Betrieb, Vertrieb und Werkstatt	5.000
5	Zugleitsystem, Funk mit Aufzeichnung, Funkmessung für die Ausleuchtung	40.000
8	Brandmeldeanlage	70.000
9	Schaffung eines Brandschutzstreifens/Vegitationskontrolle	80.000
10	Ausbildung und Schulung Betriebspersonal	20.000
11	Straßenfahrzeug, Allrad Pickup mit Notfallausrüstung	75.000
12	Unternehmensbekleidung und Schutzausrüstung für das Betriebspersonal	10.500
13	Gutachten/Evaluierung über die Arbeitsplatzbelastung, Sicherheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	15.000
14	Überarbeitung der Betriebsvorschrift	8.000
15	Speisewasservorhaltung, Notwasserstelle Fischl	10.000
18	Analyse und Ausschreibung der Rauchgaswaschanlage, Erneuerung, Erweiterung oder Sanierung	50.000
	Errichtung Rauchgaswaschanlage, Erneuerung, Erweiterung oder Sanierung	120.000
19	Speisewasseranalyse	3.000
21	Signale und Verkehrszeichen an der Strecke	30.000
22	Sanierung Schiebebühne	100.000
23	Werkstattausrüstung	300.000
24	2 Dampfloks einsatzfähig	400.000
26	Anbindung Lokschuppen Achensee	300.000
27	Sanierung Bahnhof Eben	580.000
28	Sanierung Weichen Jenbach 1 (inkl. Umstellvorrichtungen)	265.000
30	Ausweiche Maurach	300.000
	Unvorhergesehenes	108.500
	Gesamtsumme	3.000.000

