

Josef Pröll
Bundesminister für Finanzen



XXIV. GP.-NR
450 /AB

10. Feb. 2009

zu 407 /J

Frau Präsidentin
des Nationalrates
Mag. Barbara Prammer
Parlament
1017 Wien

Wien, am 10. Februar 2009

GZ: BMF-310205/0172-I/4/2008

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Auf die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 407/J vom 10. Dezember 2008 der Abgeordneten Mag. Werner Kogler, Kolleginnen und Kollegen beehre ich mich, Folgendes mitzuteilen:

Zunächst wird darauf hingewiesen, dass nicht das Bundesministerium für Finanzen die Eigentümerfunktion an den ÖBB wahrnimmt, sondern das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Auf die einzelnen Fragen wird im Sinne des § 90 GOG daher nur aus Sicht der vom Bundesministerium für Finanzen wahrzunehmenden haushaltsrechtlichen Zuständigkeit eingegangen.

Zu 1. bis 4.:

Die Vereinbarung zum Rahmenplan 2008 – 2013 zieht als Berechnungsgrundlage für die zugesagten Bundeszuschüsse eine durchschnittliche Anlagennutzungsdauer von 30 Jahren heran. Ferner wird davon ausgegangen, dass die Republik Österreich der ÖBB-Infrastruktur Bau AG einen Zuschuss in Höhe von 70 % für den volkswirtschaftlichen Anteil der jährlichen Investitionsausgaben leistet. Auf dieser Basis und unter Heranziehung des aktuellen Zinssatzes für Langfristfinanzierungen der ÖBB-Infrastruktur Bau AG wird eine auf 30 Jahre umgelegte Annuität berechnet. In der Vereinbarung verpflichtet sich der Bund rechtsverbindlich nur zur Zahlung von betraglich festgelegten Zuschüssen für den Zeitraum 2008 - 2013, die durch die gesetzliche Ermächtigung für den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, Vorbelastungen zu begründen (BGBl. I Nr. 106/2007 idF BGBl. I

Nr. 137/2008), gedeckt sind. Aus der Vereinbarung vom März 2008 ergibt sich nicht, dass der Bund Schulden der ÖBB zu begleichen hat.

Das Bundesbahngesetz sieht für die ÖBB-Infrastruktur Bau AG die Erstellung eines sechsjährigen Rahmenplans vor, der jeweils um ein Jahr zu ergänzen und auf den neuen sechsjährigen Zeitraum anzupassen ist. Aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen (insbesondere § 43 Bundesbahngesetz) und aufgrund der Tatsache, dass die Höhe der erforderlichen Zuschüsse über das Jahr 2013 hinaus mit erheblichen Unsicherheiten behaftet ist, wurde auch die Höhe der Vorbelastungen nur bis zum Jahr 2013 festgelegt.

Zu 5. bis 7.:

§ 65 Bundeshaushaltsgesetz (BHG) definiert Finanzschulden als Geldverbindlichkeiten des Bundes, die zum Zweck eingegangen werden, dem Bund die Verfügungsmacht über Geld zu verschaffen. Als Finanzschulden sind ferner Geldverbindlichkeiten des Bundes aus Rechtsgeschäften zu behandeln, aufgrund derer ein Dritter die Leistungen von Ausgaben des Bundes nach Maßgabe ihrer Fälligkeit übernimmt und der Bund diesem die Ausgaben erst nach Ablauf des Finanzjahres, in dem die Ausgaben zu ersetzen waren, zu ersetzen hat oder bei denen dem Bund außergewöhnliche Finanzierungserleichterungen dadurch eingeräumt werden, dass die Fälligkeit der Gegenleistung des Bundes auf einen mehr als 10 Jahre nach dem Empfang der Leistung gelegenen Tag festgesetzt oder hinausgeschoben wird.

Im Zusammenhang mit der Vereinbarung zum Rahmenplan treffen jedoch diese in § 65 BHG genannten Voraussetzungen für das Vorliegen einer Finanzschuld nicht zu, weil der Bund dadurch eine Zahlungsverpflichtung übernimmt und keine Verfügungsmacht über Geld eingeräumt erhält.

Zu 8.:

In der Vereinbarung vom 20. Dezember 2007 zum Rahmenplan 2007 – 2012 wurden auf Grundlage der auch in der Vereinbarung zum Rahmenplan 2008 – 2013 herangezogenen Berechnungsweise Zuschussverpflichtungen des Bundes für den Zeitraum 2007 – 2012 in Höhe von € 1.453 Mio. eingegangen.

Zu 9. und 10.:

Die Grundsätze der Schieneninfrastrukturfinanzierung sowie der Leistungen des Bundes sind im Bundesbahngesetz vorgegeben. Im Zusammenspiel mit den dort vorgesehenen

Bundeshaftungen ermöglicht dies der ÖBB eine Finanzierung der Investitionen zu Konditionen, die im Wesentlichen jenen des Bundes entsprechen. Diese Finanzierungsform entspricht daher den haushaltsrechtlichen Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit.

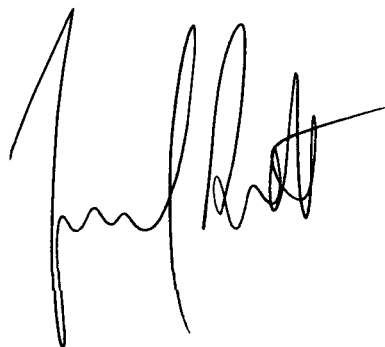
Zu 11.:

Bei einer Finanzierung über die Bundesfinanzierungsagentur würde eine Rechtsträgerfinanzierung des Bundes entstehen, die aufgrund einer Entscheidung von Eurostat voll dem Bund zuzurechnen wäre. Eine der Zielsetzungen der ÖBB-Reform war es, die Investitions- und Finanzierungsverantwortung in einer Hand zu bündeln und damit eine effizientere Organisationsstruktur für die Errichtung und Bewirtschaftung der Infrastruktur zu erreichen.

Zu 12.:

Die ÖBB-Infrastruktur Bau AG ist für die Finanzierung dieser Verbindlichkeiten verantwortlich.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.