

126/AB

Auf die - aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit in Kopie beige-schlossene - schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 101/J der Abgeordneten Peter Rosenstingl und Genossen vom 1. Februar 1996, mit dem Titel "60 Mrd. S Paket" für die ÖBB, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Zu 1., 3., 4., 5. und 7.:

Am 11. Dezember 1995 haben der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und der Bundesminister für Finanzen eine Vereinbarung geschlossen, wonach den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG (HL-AG), der Brenner-Eisenbahn-Gesellschaft und den Privatbahnen in den Jahren 1996 bis 2000 ein Gesamtrahmen von 60 Mrd. S für Investitionen in die Schieneninfrastruktur zur Verfügung gestellt werden soll. Diese Vereinbarung über die weitere gesetzmäßige Vorgangsweise stützt sich - soweit die ÖBB hievon betroffen sind - auf die Bestimmung des § 2 Abs. 6 des Bundesbahngesetzes 1992, wonach der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen im Rahmen der Grundsätze des Bundeshaushaltes einen mehrjährigen Rahmen für Mittel für die Eisenbahninfrastruktur festzulegen hat. Einen derartigen Rahmen hat es seit Inkrafttreten des Bundesbahngesetzes - in finanzieller Hinsicht wurden die ÖBB mit 1. Jänner 1994 aus dem Bundeshaushalt ausgegliedert - noch nicht gegeben. Es waren daher dringend Vorarbeiten für eine mittelfristige Festlegung des Investitionsrahmens der Schieneninfrastruktur der ÖBB zu setzen, um so mehr, als schon bisher gemäß § 2 Abs. 2 leg.cit. sogenannte Fremdfinanzierungen für jenen Teil der Eisenbahninfrastrukturkosten vorgenommen werden mußten, die nicht aus dem jeweiligen Bundesvoranschlag bedeckt werden konnten.

Auf dieser Grundlage sollen weitere derartige Vereinbarungen über den Ausbau der Schieneninfrastruktur, und zwar nicht nur mit den ÖBB, sondern auch mit der HL-AG, der Brenner-Eisenbahn-Gesellschaft und Privatbahnen möglich sein. Von einem "60 Mrd. S Paket" für die ÖBB kann daher keine Rede sein.

Außer Zweifel steht die Notwendigkeit einer bundesgesetzlichen Regelung. Die beiden Bundesminister haben daher auch im Art. V dieser Vereinbarung festgelegt, darauf hinzuwirken, daß ein gemeinsam formulierter Entwurf eines Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes möglichst bald der parlamentarischen Behandlung zugeleitet wird, was ja mittlerweile auch verwirklicht werden konnte.

Zu 2. und 6.:

Es besteht kein Zweifel, daß Vereinbarungen, wie die getroffene, keineswegs die gesetzliche Grundlage in Form eines Bundesfinanzgesetzes (oder des künftigen Schieneninfrastruktur-Finanzierungsgesetzes) ersetzen könne. Dies war auch in keiner Weise beabsichtigt. Auch eine Berücksichtigung im Budgetprogramm der Bundesregierung (§ 12 Bundeshaushaltsgesetz) ist daher nicht erforderlich, weshalb auch keine Verletzung dieser Gesetzesbestimmung vorliegt.

Zur Frage der Mittelaufbringung für die 60 Mrd. S ist festzuhalten, daß viele Möglichkeiten offen stehen, wobei Mittelzuführungen aus dem Bundes-Budget genauso denkbar sind wie die bloße Gewährung von Bundeshaftungen für die durch die begünstigte Gesellschaft aufzunehmende Kredite oder Modelle des Private-Public-Partnership. Haupteinnahmequelle wird jedoch das Benützungsentgelt der Eisenbahn (nicht nur der ÖBB) sein. In Zukunft ist jedoch auch mit verstärkten Einnahmen aus der Vermarktung von Zugtrassen zu rechnen, da auch im Verkehrsträger Schiene der Wettbewerb zunehmen wird. Da solche Haftungsübernahmen jedoch noch nicht ausgesprochen wurden, kann auch keine Verletzung des § 66 Bundeshaushaltsgesetzes vorliegen, der die Übernahme solcher Haftungen regelt.

Zu 8. und 12.:

Die erwähnte Vereinbarung widerspricht keineswegs den Bestimmungen des Bundesbahngesetzes, weil mit dem in Aussicht genom-ienen Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz eine Finanzierung nicht nur der entsprechenden Investitionen der ÖBB, sondern auch der

HL-AG und der Brenner-Eisenbahn Gesellschaft erfolgen wird.

Über das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz hinaus sind keine weiteren begleitende Maßnahmen rechtlicher Art erforderlich.

Zu 9. bis 10.:

Vereinbarungen gemäß Art. 1 Abs. 2 der Vereinbarung vom 11. Dezember 1995 können erst nach Inkrafttreten des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes abgeschlossen werden.

Zu 1, 1.:

Die getroffene Vereinbarung weist darauf hin, daß der Verkehrsminister bei Abschluß von Vereinbarungen auf die jeweiligen EU-Regelmechanismen Bedacht zu nehmen hat.

Zu 13.:

Die Vereinbarungen gemäß Art. 1 Abs. 2 der Vereinbarung vom 11. Dezember 1995 haben auch den Sparbemühungen des Bundes Rechnung zu tragen, weil sie in all ihren Teilen leistungsabhängig zu gestalten sind und auf mögliche Rationalisierungspotentiale Bezug nehmen müssen. Überschreitungen der vereinbarten Beträge werden einer gesonderten Vereinbarung mit entsprechender Begründung bedürfen, ansonsten werden diese von der betreffenden Eisenbahnunternehmung zu tragen sein. Außerdem ist im Bereich der ÖBB darauf zu achten, daß unabhängig von den für Investitionen zur Verfügung stehenden Mitteln die Personalkosten und die Betriebsaufwendungen des Infrastrukturbereiches laufend und nachhaltig gesenkt werden müssen, die Aufwendungen für Dienstguttransporte und Arbeitszüge des Infrastrukturbereiches sowohl in Absolutbeträgen als auch je transportierter Einheit laufend und nachhaltig gesenkt werden müssen, und zwar sämtliche ausgehend vom Wert des Jahres 1994. Für den Bereich der Infrastruktur ist eine externe Kontrolle durchzuführen, wobei die ÖBB zur rückhaltlosen und vollständigen Auskunft zu verpflichten sind. Die Unternehmensorgane werden regelmäßig und erschöpfend über den Stand der Arbeiten und den Budgetvollzug zu berichten haben.

Zu 14.:

Nach den Bestimmungen des in parlamentarischer Behandlung befindlichen Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes sollen die Mittel der von der neuen Gesellschaft vorzunehmenden Finanzierungen keinesfalls überwiegend aus Zuwendungen öffentlicher Körperschaften, die dem öffentlichen Sektor zuzurechnen wären, stammen. Als Haupteinnahmequelle soll vielmehr das von den Eisenbahngesellschaften zu entrichtende Benützungsentgelt dienen.