

154/AB

An den

Herrn Präsidenten  
des Nationalrates

Parlament

1017 Wien

Auf die - aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit in Kopie beigeschlossene - schriftliche parlamentarische Anfrage der Abgeordneten Mag. Helmut Kukacka und Kollegen vom 16. Februar 1996, Nr. 145/J, betreffend ungeklärte Fragen bei der Vereinbarung über Infrastrukturvorhaben der ÖBB, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Einleitend möchte ich darauf hinweisen, daß die vorliegende Anfrage in einigen Bereichen sinngemäß der am 1. Februar 1996 an mich gerichteten schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 101/J entspricht. Die folgenden Ausführungen sind daher teilweise mit der Beantwortung der Anfrage 101 /J ident.

Zu 1., 4., 5., 9. und 10.:

Am 1. 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, der keine grundsätzliche unmittelbare Gesetzeskraft zukommt und die nur auf Grund und im Rahmen bestehender Gesetze vollzogen werden kann, 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.

Außer Zweifel steht die Notwendigkeit einer bundesgesetzlichen Regelung. Die beiden Bundesminister haben daher auch im Artikel 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 3.:

Es besteht kein Zweifel, daß Vereinbarungen, wie die getroffene, keineswegs die gesetzliche Grundlage in Form eines Bundesfinanzgesetzes (oder des künftigen Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes) ersetzen können. 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.

#### Zu 6. und 7.:

Zur Frage der Mittelaufbringung für die 60 Mrd. S ist festzuhalten, daß viele Möglichkeiten offen stehen, wobei Mittelzuführungen aus dem Bundesbudget 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.:

Die erwähnte Vereinbarung widerspricht keineswegs den Bestimmungen des Bundesbahngesetzes, weil mit dem in Aussicht genommenen Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz

eine Finanzierung nicht nur der entsprechenden Investitionen der ÖBB, sondern auch der HL-AG und der Brenner-Eisenbahn-Gesellschaft erfolgen wird.

#### Zu 11., 13. und 18.:

Die Unterlagen über die einzelnen Vorhaben, für die Investitionsmittel zur Verfügung gestellt werden sollen, und das Verteilungsverhältnis der Mittel an die ÖBB, die HL-AG, die BEG und die Privatbahnen, wurden vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr erarbeitet und stellen eine Beilage zum geplanten Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz dar. Ich ersuche daher um Verständnis, daß ich diese Fragen nicht beantworte.

Zu 12.:

Da die getroffene Vereinbarung ausdrücklich die HL-AG als potentiellen Mittelempfänger miteinbezieht, sind davon auch Vorhaben im Hochleistungsstreckenbereich - vorrangig jene Ausbauten für die bereits eine verordnungsmäßige Übertragung des Planungsauftrages an die HL-AG vorliegt - betroffen.

Zu 14. bis 16.:

Da noch keine Kreditermächtigung gegenüber den betreffenden Unternehmen ausgesprochen wurde, bedarf es derzeit auch keiner expliziten Inanspruchnahme der einschlägigen gesetzlichen Grundlagen.

Zu 17.:

Für diesen Bereich ist primär das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zuständig. Nach den mir vorliegenden Informationen ist seitens dieses Ministeriums derzeit eine Untersuchung aller Projekte im Gange, die neue Strecken und den Ausbau bestehender Strecken betreffen, wobei das Ergebnis für die Auswahl der prioritären Infrastrukturvorhaben entscheidend sein wird.

Dabei wird hinsichtlich folgender Fragestellungen untersucht:

- Wie sind die Projekte des Hochleistungsverkehrs im Netz der ÖBB unter der gegenwärtigen Entwicklung der Verkehrsnachfragesituation nach Dringlichkeit zu reihen?
- Inwieweit wird die Kapazität der nach Dringlichkeit gereihten Projekte künftigen möglichen Verkehrssteigerungen gerecht?
- Wie stellt sich der volkswirtschaftliche Nutzen bei der Gesamtverwirklichung der Projekte des Hochgeschwindigkeitsverkehrs nach Achsen dar?

Zu 19.:

Die getroffene Vereinbarung nimmt explizit auf keine bestimmten EU-Regelungsmechanismen Bezug und setzt auch keine solchen um.

Zu 20.:

Die Abgrenzung zwischen dem vom Bund zu finanzierenden Infrastrukturbereich der ÖBB und dem Absatzbereich der ÖBB wird jährlich durch unabhängige Wirtschaftsprüfer, die vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Zusammenwirken mit dem Bundesministerium für Finanzen bestellt

werden, einer genauen Überprüfung unterzogen ("Halbjahresbilanz") und ist, wie mir berichtet wird, nach deren Gutachten sichergestellt.

Anlage