

286/AB

Auf die - aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit in Kopie beigeschlossene - schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 263/J der Abgeordneten Mag. Dr. Madeleine Petrovic und Genossen vom 12. März 1996, mit dem Titel "ÖBB - Infrastrukturfinanzierung 60 Milliarden", beehe ich mich folgendes mitzuteilen:

Zu 1 . bis 5.:

Zunächst möchte ich festhalten, daß ich bereits anlässlich der Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfragen Nr. 101/J und Nr. 145/J, auf die ich hiermit verweise, ausführlich zu den wirtschaftlichen sowie rechtlichen Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit der Vereinbarung vom 11 . Dezember 1995 Stellung genommen habe. Dennoch sind zu den in der Anfrage geäußerten Bedenken noch einmal ganz konkret nachstehende Klarstellungen vorzunehmen:

Die von Ihnen zitierte Vereinbarung, die ich als Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und mein Amtsvorgänger im Bundesministerium für Finanzen am 11 . Dezember 1995 abgeschlossen haben, betrifft die Finanzierung von Infrastrukturvorhaben nicht nur der ÖBB, sondern auch von solchen der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG und der Brenner-Eisenbahn-Gesellschaft. Es ist daher unrichtig, von einer "ÖBB-Infrastrukturfinanzierung von 60 Mrd. S" zu sprechen. Außerdem ist von einer Bundesgarantie in dieser Vereinbarung keine Rede.

Die Bestimmung des § 2 des Bundesbahngesetzes 1992 stellt auch meiner Ansicht nach keine "gesetzliche Deckung für eine Finanzierungsentscheidung über 60 Mrd. S" dar. Die Notwendigkeit einer bundesgesetzlichen Regelung stand schon bei Abschluß der Vereinbarung fest. In diesem Sinne wurde auch im Artikel V der Vereinbarung festgelegt,

darauf hinzuwirken, daß ein gemeinsam formulierter Entwurf eines Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes möglichst bald der parlamentarischen Behandlung zugeleitet wird. Dieses Gesetz, das bereits vom Nationalrat beschlossen worden ist, bildet daher die Grundlage für Infrastrukturfinanzierungen in der Größenordnung von 6= Mrd. S, die den ÖBB, der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG und der Brenner-Eisenbahn-Gesellschaft zugute kommen.

Die Verpflichtung des Bundes gemäß § 2 des Bundesbahngesetzes, die Kosten für die Bereitstellung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur der ÖBB zu tragen, bleibt durch das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz unberührt. Schon bisher wurde ein Teil der erforderlichen Bundesmittel im jeweiligen Bundesvoranschlag bei Kapitel 65 zur Verfügung gestellt, der Rest erfolgte im Wege einer außerbudgetären Finanzierung. Die Investitionen der Infrastruktur der ÖBB, Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG und Brenner-Eisenbahn-Gesellschaft werden hinkünftig aufgrund des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes durch die Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesellschaft finanziert. Das bereits vom Nationalrat beschlossene Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz sieht sowohl die Übernahme einer Kostentragung durch den Bund für einen bestimmten Investitionsrahmen als auch einen Plan der zu finanzierenden Investitionsvorhaben vor.

Ein ÖBB-Finanzierungsrahmen mußte in den Budgets für die Jahre 1995 und 1996 für die Investitionen der Infrastruktur nicht festgelegt werden, weil diese seit dem Jahre 1994 außerbudgetär finanziert werden. Auch deshalb war die Schaffung eines Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes notwendig.

Selbstverständlich gehe ich auch in meiner Funktion als Bundesminister für Finanzen von der Gültigkeit dieser Vereinbarung aus. Wie bereits mehrfach erwähnt, ist die zur Umsetzung erforderliche gesetzliche Grundlage inzwischen mit dem Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz geschaffen worden.

Aufgrund der oben erläuterten Vorgangsweise ist keine verfassungs- und gesetzwidrige Festlegung erfolgt. Auch von einer Erschwerung der Kooperation mit dem Parlament kann

angesichts des bereits beschlossenen Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes nicht gesprochen werden.