

315/AB

Ich darf Ihre, an meinen Amtsvorgänger gerichtete Anfrage wie folgt beantworten:

Zu Frage 1 :

"Sie haben in Ihrer Funktion als Verkehrsminister mit dem damaligen Finanzminister einen "Ministerpakt" abgeschlossen. Ein derartiger "Ministerpakt" widerspricht dem Bundesverfassungsrecht und dem Haushaltsrecht. Wie legitimieren Sie diese verfassungs- und gesetzwidrige Vorgangsweise?"

Der gemäß § 2 (6) Bundesbahngesetz 1992 im Einvernehmen mit dem Finanzminister festgelegte Investitionsvolumen für Infrastrukturinvestitionen ist weder verfassungs- noch gesetzwidrig. Die Einvernehmensherstellung ist in Form einer "Vereinbarung" schrittlich festgehalten worden. Die für die Umsetzung nützliche gesetzliche Grundlage ist in Form des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes mittlerweile geschaffen worden.

Zu Frage 2 :

"Angesichts des dringenden Investitionsbedarfes im Bereich der ÖBB erscheint es gefährlich und kontraproduktiv rechtlich unhaltbare Vorgangsweisen zu wählen anstatt den korrekten Weg, nämlich einer Beschlußfassung im Parlament auf Basis einer sachlich begründeten Prioritätenreihung anzustreben. Wie begegnen Sie im Detail den in der Begründung angeführten 10 Argumenten, die eindrucksvoll die Verfassungs- und Rechtswidrigkeit belegen? (Bitte auf alle 10 Punkte detailliert einzugehen)."

Da die im Motiventeil der Anfrage aufgelisteten 10 Punkte allesamt von fälschlichen Annahmen hinsichtlich des Rechtscharakters der kritisierten Absichtserklärung ausgehen, erlaube ich mir dazu folgendes festzuhalten:

Mein Amtsvorgänger BM Klima und der damalige Finanzminister haben keineswegs eine Vereinbarung getroffen, mit der zur Finanzierung von ÖBB-Infrastrukturvorhaben 60Mrd. Schilling mit einer Bundesgarantie aufgebracht werden sollen. Vielmehr wurde am 11. Dezember 1995 zwischen dem damaligen Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr sowie dem damaligen Bundesminister für Finanzen eine Vereinbarung abgeschlossen, wonach dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr für Investitionen in die Schieneninfrastruktur der Österreichischen Bundesbahnen, der Hochleistungstrecken AG, der Brenneisenbahn-Gesellschaft und der Privatbahnen in den Jahren 1996 bis 2000 ein jährlicher Rahmen von 12 Mrd. öS zur Verfügung stehen soll. Damit wurde § 2 (6) Bundesbahngesetz 1992 entsprochen.

Der mehrjährige Rahmen wurde erst nach Vorliegen eines Erfahrungszeitraumes mit dem BBG 92 festgelegt.

Wie die gesamte staatliche Verwaltung dürfen auch die Mitglieder der Bundesregierung Vollzugsakte nur gesetzeskonform setzen. Da dieser Vereinbarung keine grundsätzliche unmittelbare Gesetzeskraft zukommt, ist sie immer im Kontext mit den einschlägigen Haushaltsvorschriften des Bundes zu sehen, die nur aufgrund und im Rahmen bestehender Gesetze vollzogen werden können. Die für die Umsetzung dieser Absichtserklärung erforderlichen gesetzlichen Grundlagen existieren teilweise bzw. werden derzeit vorbereitet, wobei insbesondere auf das Schieneninfrastruktur-Finanzierungsgesetz (SCHIG) zu verweisen ist, dessen Entwurf der Ministerrat bereits zugestimmt hat und das auch bereits im Parlament behandelt und beschlossen wurde.

Es besteht kein Zweifel, daß aufgrund gesetzlicher Vorgaben abgeschlossene Verein-

barungen, wie die getroffene, keineswegs die gesetzlichen Grundlagen selbst ersetzen können. Das stand aber auch nie zur Diskussion.

Auch können Vereinbarungen wie die getroffene keineswegs die gesetzliche Grundlage in Form eines Bundesfinanzgesetzes (oder des künftigen Schieneninfrastruktur-Finanzierungsgesetzes) ersetzen. 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.

Was die Aufbringung der Mittel betrifft, so stehen mehrere Möglichkeiten offen. Es sind Mittelzuführungen aus dem Bundes-Budget genauso denkbar wie die bloße Gewährung von Bundeshaftungen für die durch die begünstigte Gesellschaft aufzunehmenden Kredite oder Modelle des Private-Public-Partnership. Wesentliche Einnahmequelle wird jedoch das Benutzungsentgelt der Eisenbahnen (nicht nur der ÖBB) sein. In Zukunft ist jedoch auch mit verstärkten Einnahmen aus der Vermarktung von Zugtrassen zu rechnen, da auch im Bereich des Verkehrsträgers Schiene der Wettbewerb zunehmen wird.

Derzeit wurden jedoch keine Haftungsübernahmen ausgesprochen, ich kann daher nur nochmals betonen, daß somit auch keine Verletzung des § 66 Bundeshaushaltsgesetz vorliegen kann, der die Übernahme solcher Haftungen regelt.

Die angesprochene Vereinbarung widerspricht auch keineswegs den Bestimmungen des ÖBB-Gesetzes, das die Festlegung eines "Mehrjährigen Rahmens für Mittel der

Eisenbahninfrastruktur" im Einvernehmen zwischen dem Bundesminister für Finanzen und dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zwingend vorsieht. Die zusätzliche Möglichkeit zum Abschluß von Vereinbarungen mit den Schienen-Verkehrsunternehmen über den Ausbau der Schieneninfrastruktur ergänzt inhaltlich die vorangegangene Vereinbarung und kann diese keinesfalls ersetzen, zumal auch HL-Gesetz und BEG-Gesetz die Kostentragungspflicht des Bundes normieren und die Schieneninfrastruktur nicht nur aus den ÖBB besteht.

Was die Frage einer sinnvollen Prioritätenreihung anlangt, darf ich Ihnen mitteilen, daß mit den in diesem Rahmen festgelegten Mitteln die ersten 5 Jahre der in der Beilage zu den Erläuterungen zum Artikel 94 des Strukturanpassungsgesetzes 1996 genannten Vorhaben finanziert werden, insbesondere die im EU-Beitrittsvertrag genannten Hochleistungsstrecken und alle Strecken, für die Vereinbarungen vorliegen (inkl. Nahverkehrsverträge).

Zu Frage 3 :

"Welche Konsequenz hätte eine andere Prioritätensetzung des Parlamentes bei der Beschlußfassung über den künftigen Bundeshaushalt?

Ist der "Ministerpakt" dann in die Kategorie der leeren Wahlversprechen oder der untauglichen Versuche einzureihen?

Befürchten Sie nicht, daß Unternehmungen im Vertrauen auf die Gültigkeit des "Ministerpaktes" Planungs- und Vorarbeiten leisten und allenfalls einen Vertrauensschaden erleiden könnten?

Wie werden sie allfälligen Schadenersatzansprüchen von Wirtschaftsunternehmungen begegnen?

Sind Sie der Auffassung, daß eine derartige Vorgangsweise geeignet ist, ein gutes Kooperationsklima mit dem Parlament, insbesondere auch mit den Oppositionsfraktionen zu erreichen?

Sind Sie gewillt, eine rechtsstaatlich korrekte Vorgangsweise zu wählen um gemeinsam mit dem Parlament die erforderlichen Mittel für den dringend notwendigen Investitionsschub bei der Bahn freizubekommen?

Wenn ja, sind Sie bereit die im einzelnen geplanten Vorhaben im Detail mit dem Parlament zu diskutieren (Prioritätenreihung) und alle erforderlichen Informationen bereitzustellen.

Wenn nein, wie rechtfertigen Sie die Gefährdung einer sinnvollen Investitionspolitik bei den ÖBB?

Über den Rechtscharakter der kritisierten Absichtserklärung habe ich bereits hinreichend Aufklärung gegeben. In Ermangelung der behaupteten rechtsverbindlichen Außenwirkung der getroffenen Absichtserklärung können auch keine Schadenersatzansprüche von Unternehmen entstehen, wenn diese - was sehr unwahrscheinlich ist - bereits Planungs- und Vorarbeiten geleistet haben sollten. Da die zur Umsetzung der Absichtserklärung erforderlichen gesetzlichen Grundlagen dem normalen parlamentarischen Weg der Gesetzgebung unterworfen sind, ist es zu keinem verfassungs- und gesetzwidrigen Vorgehen gekommen und daher auch keine Erschwerung der Kooperation mit dem Parlament zu erwarten.