

101/J

der Abgordneten Rosenstingl und Kollegen

an den Bundesminister für Finanzen

betreffend: ' 60 Mrd.S Paket ' für die ÖBB

Am 11.12.1995 haben der damalige Finanz- und Verkehrsminister ein Papier unterzeichnet, das den ÖBB und den übrigen Bahnbaugesellschaften des Bundes Investitionen im Umfang von 60 Mrd.S in den nächsten 5 Jahren ermöglichen soll.

Dieser Vorgang wurde und wird in öffentlichen Erklärungen als ' Kreditermächtigung ' bzw. ' Haftungsübernahme des Bundes ' für entsprechende Kredite der ÖBB, HL-AG usw. bezeichnet, was bedeutet, daß diese Gesellschaften nun offensichtlich mit den zugesagten Geldern 1996 zu bauen beginnen.

Dies ist insofern nicht unbedenklich, als eine entsprechende Haftungsübernahme gemäß §66(1) Bundeshaushaltsgesetz ausdrücklich nur 'nach Maßgabe der hierfür im Bundesfinanzgesetz oder einem besonderen Bundesgesetz im Sinne des Art.42 Abs.5 B-VG enthaltenen Ermächtigungen ' erlaubt ist, eine solche Ermächtigung aber weder im Budget noch in einem entsprechenden Sondergesetz vorliegt. Demgegenüber wird seitens des Verkehrsministeriums - zumindest in der Öffentlichkeit - argumentiert, eine solche Ermächtigung sei aus dem Bundesbahngesetz abzuleiten: §2(6) 'Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr legt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen im Rahmen der Grundsätze des Bundeshaushaltes einen mehrjährigen Rahmen für Mittelfür die Eisenbahninfrastruktur fest. '.

Diese Bestimmung, die interessanterweise - obwohl seit 1. 1.1994 in Kraft - bisher nie angewendet wurde, erfüllt aber jedenfalls keine der genannten Bedingungen des Bundeshaushaltsgesetzes, denn weder ist sie Teil des Budgets, noch ein Gesetz nach Art.42(5) B-VG, dies sind nämlich jene (Finanz-) Gesetze, die dem Einspruchsrecht des Bundesrates entzogen sind, und um ein solches handelt es sich beim Bundesbahngesetz keinesfalls, es war vielmehr sehr wohl - und zwar völlig korrekterweise - Verhandlungsgegenstand im Bundesrat.

Auch erscheint es eigenartig, daß nun aufgrund dieses ' Rahmens ' die HL-AG, deren Finanzierung laut HL-Gesetz ausdrücklich durch die ASFINAG erfolgt, ohne entsprechende Gesetzesänderung plötzlich Gelder aus dem ÖBB-Infrastruktur ' Rahmen ' erhalten soll. Alles in allem sind hier eine ganze Reihe von rechtlichen Ungereimtheiten festzustellen, die sich nach Ansicht der unterzeichneten Abgeordneten jedenfalls nur durch eine sorgfältige parlamentarische Behandlung der Materie beheben lassen werden.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für Finanzen nachstehende

Anfrage :

1. Auf welcher gesetzlichen Basis ist es dem Verkehrs- bzw. Finanzminister ohne Befassung des Parlaments möglich, Kreditermächtigungen bzw. Haftungszusagen für Bahnbauprojekte der ÖBB, HL-AG, Brennerbahn, usw. zu geben?
2. Wer soll konkret als Kreditnehmer im genannten ' Rahmen ', der ' dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zur Verfügung ' steht, auftreten?
3. Welchen genauen rechtlichen Charakter hat Ihrer Meinung nach die genannte Vereinbarung mit dem Verkehrsminister?

4. Ist es richtig, daß Sie sich in diesem Punkt auf §2(6) BBG92 stützen?
5. Wenn nein; auf welcher sonstigen Rechtsgrundlage ist eine derartige Kreditermächtigung bzw. Haftungsübernahme möglich?
6. Wie vereinbaren Sie diese Begründung mit den Bestimmungen des Bundeshaushaltsgesetzes, insbesondere §66(1) BHG, auf das im Bundesbahngesetz ausdrücklich Bezug genommen wird 'im Rahmen der Grundsätze des Bundeshaushaltes' und das Haftungsübernahmen nur aufgrund des Budgets oder aufgrund eines besonderen Bundesgesetzes im Sinne des Art.42(5) B- VG zuläßt?
7. Warum wurde diese Bestimmung in §2(6) des BBG92 erst mit nahezu zwei Jahren Verspätung berücksichtigt, nachdem §2 bereits mit 1.1.1994 in Kraft getreten ist?
8. Wie begründen Sie aufgrund dieser - nach Ansicht der Fragesteller zumindest äußerst vagen - gesetzlichen Basis die Absicht, auch der HL-AG, deren Finanzierung gemäß §11 HLG ausdrücklich durch den Bund oder die ASFINAG, nicht aber über selbst aufzunehmende Kredite zu erfolgen hat, und anderen Bahngesellschaften Mittel zur Verfügung zu stellen?
9. Welche konkreten Auswirkungen hat die genannte Vereinbarung bereits jetzt bzw. wann soll Sie ihrer Meinung nach welche Wirkungen entfalten?
10. Wann werden bzw. wurden von Ihnen und dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Vereinbarungen gemäß Art.I(2) in jeweils welchem Umfang mit welchen Unternehmen abgeschlossen?
11. Welche 'EU-Regelungsmechanismen' sind im einzelnen mit dem Zitat in Art.II(1) gemeint?
12. Welche begleitenden Maßnahmen rechtlicher Art (Gesetzesinitiativen, ..) werden Sie im Zusammenhang mit diesem '60 Mrd.S-Paket' noch ergreifen bzw. erscheinen Ihnen erforderlich?
13. Wie läßt sich diese Vorgangsweise des Finanzministers mit den in §2(1) BHG genannten Zielen, insbesondere im Hinblick auf die erforderliche Budgetkonsolidierung in Einklang bringen?
14. In welcher Form wird die beabsichtigte Kreditaufnahme für die Berechnung der gemäß der 'Maastricht-Kriterien' vorgesehenen maximalen Staatsverschuldung von 60% des BIP relevant sein, zumal gemäß den einschlägigen EU-Bestimmungen Organisationen mit eigener Rechtspersönlichkeit, deren Hauptmittel (mehr als 50%) aus Zuwendungen öffentlicher Körperschaften stammen, dem öffentlichen Sektor und damit der 60%-Staatsverschuldung zuzurechnen sind und wohl kaum zu erwarten ist, daß sich Zinsen und Tilgungen für die 60 Mrd.S zu mehr als 50% aus Tarif- bzw. Benützungsgebührerlösen (insbesondere bei der HL-AG!) bezahlen lassen werden?