

102/J

der Abgeordneten Rosenstingl und Kollegen

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

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 - unbeschadet der möglichen Sinnhaftigkeit der konkreten Baumaßnahmen, allerdings fehlt bekanntlich bis heute ein Bundesverkehrswegeplan oder ein sonstiges Instrumentarium zur Prioritätenreihung der Baumaßnahmen - 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 Mittel für 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 Art42(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.

Darüberhinaus ist auch die Frage der mit den in Frage stehenden Mitteln zu realisierenden Projekte eine durchaus interessante, gibt es doch nach wie vor keinen Bundesverkehrswegeplan oder eine sonstige, objektiv begründbare Prioritätsreihung der einzelnen Maßnahmen. Dies aber ist der Nährboden für die Verschwendung von Steuergeldern, denn während unbestritten ist, daß manche Infrastrukturausbauten sinnvoll und notwendig, nicht zuletzt auch beschäftigungswirksam sind, kann man dies leider keineswegs von allen derartigen Projekten behaupten. Angesichts leerer Kassen und der Tatsache, daß für die Bahninfrastruktur (-schulden) jedenfalls der Steuerzahler geradestehen muß, erscheint es dringend geboten, hier die Auswahl aufgrund objektiver Kriterien vorzunehmen.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr 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, Brunnereisenbahn, 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 Finanzminister?
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 Finanzen 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, Verordnungen,...) werden Sie im Zusammenhang mit diesem '60 Mrd.S-Paket' noch ergreifen bzw. erscheinen Ihnen erforderlich?
13. Wie sollen die Rationalisierungsvorgaben gemäß Art.II(4) bei der ÖBB-Infrastruktur erreicht werden, wenn die Junktimierung mit der Mittelzuteilung ausdrücklich ausgeschlossen ist und auch sonst keinerlei Sanktionen vorgesehen sind?
14. Warum fordern Sie nur bei den ÖBB, nicht aber etwa bei der auch nicht gerade durch geringe Personalkosten auffallenden HL-AG Rationalisierungen?
15. Wie hoch sind im einzelnen die Werte des Jahres 1994 für Personalkosten, Betriebsaufwendungen und Dienstgüter- und Arbeitszüge, die gemäß der Vereinbarung zu

reduzieren sind und ab welchem Einsparungserfolg in jeweils welchem Jahr werden Sie diesen als zufriedenstellend betrachten?

16. Welche konkreten Projekte sollen mit den in Aussicht gestellten Mitteln finanziert werden?

17. Wer trifft die Entscheidung über die Priorität bei der Realisierung der einzelnen Vorhaben?

18. Ist es richtig, daß eine Studie über die Prioritätenreihung der Bahnbauprojekte in Auftrag gegeben wurde?

19. Sind Sie bereit, diese Studie, die doch offensichtlich als Entscheidungsgrundlage dienen soll, inklusive der von Ihrem Haus bzw. den ÖBB dafür definierten Vorgaben dem Parlament zur Verfügung zu stellen, wenn nein, warum nicht?

20. Wann wird der lange versprochene Bundesverkehrswegeplan vorliegen?

21. Halten Sie es für sinnvoll, derart weitreichende Investitionsentscheidungen, wie sie sich aus dem Rahmen von 60 Mrd. S ergeben, ohne das Vorliegen des Bundesverkehrswegeplans zu treffen, wenn ja, wozu soll dieser dann noch dienen?

22. In welcher Form wird die nun gewählte Vorgangsweise zur Bahnfinanzierung zu einer - von Ihnen stets versprochenen - Beteiligung Privater an der Errichtung von Bahnanlagen führen?

23. Wie ist das Ergebnis der Privatinteressentensuche für eine Finanzierung des Semmeringbasistunnels und warum haben Sie der Entschließung des Nationalrates, die eine Berichterstattung darüber bis September 1995 festlegte, bis heute nicht entsprochen?