

263/J

der Abgeordneten Petrovic, Anschöber, Freundinnen und Freunde
an den Bundesminister für Finanzen
betreffend ÖBB- Infrastrukturfinanzierung 60 Milliarden

Am 11. Dezember 1995 wurde vom scheidenden Finanzminister Dr. Staribacher und Verkehrsminister Klima eine Vereinbarung getroffen, mit der zur Finanzierung von ÖBB-Infrastrukturvorhaben 60 Mrd. S Finanzierungsvolumen mit einer Bundesgarantie aufgebracht werden soll. Zu dieser Vorgangsweise sind massive rechtliche Bedenken in folgender Hinsicht geltend zu machen:

1. Einer solchen Vereinbarung zwischen den beiden Ressortministern kommt lediglich der Charakter einer politischen Absichtserklärung zu, da nach § 2 (6) Eisenbahngesetz 1992 nur vorgesehen ist, daß beide Minister im Einvernehmen im Rahmen der Grundsätze des Bundeshaushalts einen mehrjährigen Rahmen für Mittel für die Eisenbahninfrastruktur festzulegen haben. Nach § 2 (6) ist nur ein Arbeitsauftrag für beide Bundesminister gegeben, eine mehrjährige Rahmenplanung auszuarbeiten, jedoch nicht eine Ermächtigung, eine derart weitreichende Finanzierungsentscheidung zu fällen. Eine gesetzliche Deckung für eine Finanzierungsentscheidung mit Bundesgarantie über 60 Mrd. S kann aus § 2 (6) des Bundesbahngesetzes 1992 somit nicht abgeleitet werden.
2. Zum Zeitpunkt der Entscheidung am 11. Dezember 1995 waren beide Bundesminister nur mehr provisorisch mit der Fortführung der Regierungsgeschäfte bzw. ihrer Ministerverantwortlichkeit betraut, da im Hinblick auf die Nationalratswahl vom 17. Dezember 1995 die Regierung zurückgetreten war und nur provisorisch mit der Fortführung der Amtsgeschäfte vom Bundespräsidenten beauftragt war. Die laufende Bedeckung bzw. Verankerung eines ÖBB-Finanzierungsrahmens war weder im Budget 1995 festgelegt noch gibt es bis auf weiteres ein Budget für das Jahr 1996; ebensowenig Vereinbarungen über eine Weiterführung mehrjähriger Budgetvorhaben.
3. Es stellt sich daher die Frage, ob eine derart weitreichende Entscheidung über ein ÖBB-Finanzierungsvolumen von 60 Mrd. S mit Übernahme einer Bundeshaftung von über 60 Mrd. S nicht die Entscheidungsbefugnisse einer zur provisorischen Geschäftsführung betrauten Regierung übersteigt.
4. In formeller Hinsicht erscheint es erforderlich, daß über eine derartige bilaterale Ressortvereinbarung nach Maßgabe der Ministerzuständigkeit im Ministerrat berichtet wird und ein entsprechender Ministerratsbeschluß formell zu erfolgen hat.
5. Nach dem Bundeshaushaltungsgesetz (Bundesverfassungsgesetz 1986) darf der Bundesminister für Finanzen Haftungen nur nach Maßgabe der hierfür im Bundesfinanzgesetz oder in einem besonderen Bundesgesetz im Sinne des Artikels 42 Abs. 5 B-VG enthaltenen Ermächtigungen übernehmen. Da die Textierung des § 2 (6) des Bundesbahngesetzes keine gesetzliche Ermächtigung mit bundesfinanzgesetzlichen Bestimmungen darstellt, die den Bundesminister für Finanzen ermächtigt, ohne vorausgehende Zustimmung des Nationalrates gegen nachträgliche Rechtfertigung über Bundeseigentum zu verfügen, ohne daß der Inhalt der Rechtsgeschäfte vorausbestimmt ist, liegt eine verfassungswidrige Delegation von Befugnissen des Nationalrates vor. Ebenso ist eine Vorschrift, die wohl den Zweck der vom Bundesministerium für Finanzen durchzuführenden Kreditoperationen nennt und die Höhe begrenzt, aber keine weiteren Bestimmungen über den Inhalt der abzuschließenden Rechtsgeschäfte enthält, als Verletzung der Budgethoheit des Nationalrates zu werten und verstößt im Hinblick auf ihre Unbestimmtheit gegen Artikel 18 Abs. 1 B-VG.
6. Auf Grund dieser Verfassungssituation steht mit Sicherheit fest, daß ein entsprechendes Sondergesetz über die Finanzierung und Garantieübernahme für ein ÖBB-Infrastrukturinvestitionsprogramm in der Größenordnung von 60 Mrd. S vom Parlament als Gesetzgeber zu verabschieden sein wird, bevor mit potentiellen Kreditgebern in Verhandlungen eingetreten werden kann.

7. Es wäre auch die Frage zu klären, wer als Kreditwerber für eine Finanzierung von 60 Mrd.S auftreten kann. Nach § 2 (2) hat trotz Privatisierung der Bundesbahn der Bund weiterhin die Kosten für die Bereitstellung und den Ausbau jener Eisenbahninfrastruktur zu tragen, die zur Erfüllung des Betriebszweckes der ÖBB notwendig ist, soweit die Kosten nicht durch Dritte aufgebracht werden können. In Anbetracht der derzeitigen Budgetsituation des Bundes kann sicherlich nicht damit gerechnet werden, daß eine Sonderfinanzierung in der Größenordnung von 60 Mrd.S aus Budgetmitteln aufgebracht bzw. tilgungsmäßig aus Budgetmitteln bedient werden kann.

Ebenso würde die Bahn als Kreditnehmer auf Grund von notwendigen Rentabilitätsberechnungen nicht in der Lage sein, die Kreditrückzahlung einschließlich Verzinsung im Hinblick auf eine wirtschaftliche Rentabilitätsberechnung aus Eigenmitteln aufzubringen. Nach privatrechtlichen Gesichtspunkten würde die Aufbringung und Bedienung eines derartigen Kredites in der Größenordnung von 60 Mrd.S durch die ÖBB als private rechtliche Gesellschaft den Status einer Überschuldung erfüllen und zu einem Ausgleichs- oder Konkursverfahren führen.

Es wäre eine äußerst bedenkliche und riskante Finanztransaktion in doppelter Hinsicht, einer nicht in diesem Umfang kreditwürdigen ÖBB eine Bundesgarantie in diesem Ausmaß zu gewähren, die beim Garantiegeber Bund zu einer budgetären Überbelastung führen würde. falls der Garantiefall notfalls aus Bundesmitteln abzudecken wäre. .

Es besteht die Gefahr, daß ähnlich wie bei Verlustabdeckungen in der früheren verstaatlichten Industrie der Bund in Milliardenhöhe am Garantieweg für Kreditrückzahlungen der ÖBB aus Budgetmitteln herangezogen wird. Auch in der BRD besteht eine heftige Diskussion über ähnliche Finanzierungsstrukturen durch Bundesfinanzminister Waigel, wobei angestellte Rentabilitätsberechnungen klar nachgewiesen haben, daß die Finanzierung und Rückzahlung bzw. garantiemäßige Verpflichtung die Belastungsfähigkeit des Bundeshaushaltes bei weitem übersteigt.

Der einzig formell richtige Weg ist für ein derartiges Projekt die Verabschiedung eines Eisenbahn-Infrastrukturgesetzes durch das Parlament, in dem die Übernahme einer Bundeshaftung für einen bestimmten Investitionsrahmen ausdrücklich festgelegt wird. Gleichzeitig muß dieser parlamentarischen Entscheidung auch ein verbindlicher und nicht mehr nachträglichen Abänderungen und Überschreitungen unterliegender Investitionsvorhabensplan der ÖBB vorgelegt werden, in dem die einzelnen Investitionsprojekte genau beschrieben und einem exakten Investitionsfinanzierungsvolumen zugeordnet werden. Eine präzise Bindung der Investitionsmittel an konkrete Investitionsvorhaben muß aus Kostendämpfungsgründen unbedingt vorgesehen werden.

9. Es ist verfassungsrechtlich somit nicht ausreichend, der ÖBB eine „Blankofinanzierung“ mit Bundesgarantie im Ausmaß von 60 Mrd.S ohne entsprechende gesetzliche Zweckbindungen zur Verfügung zu stellen. Dies wäre im Interesse der Kreditgeber, aber auch der zur Erstellung der ÖBB-Investitionsvorhaben beauftragten Firmen unbedingt notwendig, um eine ausreichende gesetzliche Grundlage und entsprechende finanztechnische Absicherung, sowohl im Verantwortungsbereich des Gesetzgebers (Parlament), aber auch im Rahmen der Ministerverantwortlichkeit der zuständigen Ressortminister zu erreichen.

10. Der ÖBB selbst kommt nach ihrer Restrukturierung als Wirtschaftskörper der Status einer Gesellschaft mit eigener Rechtspersönlichkeit im Sinne des GmbH-Gesetzes zu. Es gelten für sie die für Vollkaufleute maßgeblichen Rechtsvorschriften einschließlich Konurs- und Ausgleichsrecht.

Für den Bund sind die Bestimmungen der Bundesverfassung Art.18 Abs.1 und Art.42 Abs.5, des Bundesfinanzgesetzes sowie des Haushaltsgesetzes (§ 66 Bundeshaftungen) einzuhalten.

Bei Übernahme einer gesonderten bundesgesetzlichen Haftung müßte jährlich im Amtsbehef zum Bundesfinanzgesetz Titel 54 -Titel 54 / diese Haftungsübernahme des Bundes ausgewiesen und das Haftungsbiligo jeweils jährlich errechnet werden. Laut Amtsbehef zum Bundesfinanzgesetz für 1995 hat das

Haftungsobligo des Bundes bereits für 1993 insgesamt den Stand von 677 Mrd.S erreicht.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE :

1 : Sie haben in der Funktion als Verkehrsminister vor der Nationalratswahl 1995 mit dem damaligen Finanzminister auf die in der Begründung dargestellte Vorgangsweise hinsichtlich eines Finanzierungspaketes von 60 Milliarden Schilling geeinigt. Gehen Sie als sein Nachfolger von der rechtlichen Wirksamkeit dieses "Paktes" aus und sehen Sie sich bzw. das Resor daran gebunden ? Wenn ja, wie begründen Sie dies im Lichte der in der Begründung dargestellten verfassungsmäßigen Bedenken ? Wenn nein, welche korrekte Vorgangsweise schlagen Sie vor, um ehe baldigst zu einem verfassungskonformen, vom Parlament beschlossenen Finanzierungspaket zum Ausbau des Schienenverkehrs in Österreich zu kommen.

2. Falls Sie an dem Finanzierungspaket wie von Ihrem Amtsvorgänger vorgelegt festhalten, wie begegnen sie im einzelnen den in der Begründung dargestellten 10 Argumenten, die die Verfassungsmäßigkeit und Rechtmäßigkeit der gewählten Vorgangsweise als nicht gegeben ansehen ? (Bitte auf alle Argumente einzeln eingehen).

3. Welchen Wert hat der "Ministerpakt" vor der Wahl, falls das Parlament im Rahmen der künftigen Beschlußfassung über den Bundeshaushalt andere Prioritäten setzt ?

4. In der breiten Öffentlichkeit erweckt ein "Pakt" zwischen Ministern den Eindruck der Verbindlichkeit - auch wenn es an der Verfassungs- und Gesetzeskonformität mangelt. Wie werden Sie allfälligen Schadenersatzansprüchen von Unternehmungen begegnen, die im Vertrauen auf die künftige Verfügbarkeit von 60 Milliarden Schilling für den Infrastrukturausbau bereits jetzt Aufwendungen tätigen ?

5. Derartige verfassungs- und gesetzwidrige Festlegungen aufMinisterebene erschweren eine konstruktive und produktive Kooperation mit dem Parlament, insbesondere mit der Opposition. Sehen Sie sich in diesem Lichte veranlaßt, eine Erklärung gegenüber dem Parlament abzugeben bzw. Schritte zur Verbesserung der Vertrauensbasis zu unternehmen. Wenn nein, wie begründen Sie dies ?