

47/J

der Abgeordneten Mag. Kukacka  
und Kollegen  
an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr  
betreffend ungeklärte Fragen bei der Vereinbarung über Infrastrukturvorhaben der  
ÖBB

Am 4. Jänner 1996 wurde bekannt, daß der ehemalige Bundesminister für Finanzen Dr. Staribacher und der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Mag. Klima eine Vereinbarung geschlossen hätten, wonach den ÖBB ein Kreditrahmen für Infrastrukturvorhaben in der Höhe von insgesamt 60 Mrd. Schilling bis zum Jahr 2000 gewährt wird. Da diese Vereinbarung sehr überraschend geschlossen und außerdem dem Parlament nicht vorgelegt wurde, ergeben sich daher eine Reihe von offenen Fragen nach der gesetzlichen Grundlage dieser Vorgangsweise sowie der Auswahl der geplanten Vorhaben.

Gemäß Art. 18 B-VG darf die gesamte staatliche Verwaltung nur aufgrund der Gesetze ausgeübt werden. Dies bedeutet aber auch, daß die Mitglieder der Bundesregierung Vollzugsakte nur gesetzeskonform setzen können. Für finanzielle Vorhaben, so wie es die gegenständliche Vereinbarung über die Infrastrukturinvestitionen darstellt, ist ebenso eine gesetzliche Grundlage in Gestalt des Bundesfinanzgesetzes notwendig. Es ist daher zu hinterfragen, ob die Vereinbarung ihre Deckung im derzeit in Geltung stehenden Bundesfinanzgesetz findet bzw. ob überhaupt diese Investitionsvorhaben im Budgetprogramm des Bundes gemäß § 12 Bundeshaushaltsgesetz festgelegt wurden. Gänzlich ungeklärt ist auch, woher die in der Vereinbarung festgelegten 60 Mrd. Schilling kommen sollen. In verschiedenen Zeitungsberichten wird gemutmaßt, daß diese eine reine Kreditermächtigung an die ÖBB darstellt. Dies bedeutet aber wiederum, daß die ÖBB dann eine Gesamtverschuldung in der Höhe von nahezu 100 Mrd. Schilling zu verzeichnen haben werden. Diese der ÖBB alleine aus dem Titel Infrastruktur aufgebürdeten Schulden sind darauf zurückzuführen, daß der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bisher den ÖBB die gesamten Kosten für die Bereitstellung und für den Ausbau der Infrastruktur - so wie dies in § 2 Bundesbahngesetz festgelegt ist - nicht ersetzt hat.

ÖBB-GenDir. Draxler begrüßt ausdrücklich diese Investitionsmittel und hofft, damit die Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem LKW verbessern zu können. Insbesondere will er „den LKW von Transitachsen verjagen und dort der billige Michel werden“. Damit stellt sich aber die Frage, ob diese Mittel tatsächlich entsprechend dem Auftrag für Infrastrukturvorhaben oder etwa gar für die Defizitabdeckung des Absatzbereiches verwendet werden.

In verschiedenen Zeitungsberichten ist ÖBB-GenDir. Draxler mit Aussagen widergegeben, wonach er zumindest einen Teil der Infrastrukturinvestitionsmittel unter anderem für Bahnhöfe verwenden will. Dies betrifft beispielsweise Baumaßnahmen an den Bahnhöfen in Graz, in Wörgl, in Salzburg und in Wien, die mit den gegenständlichen Mitteln finanziert werden sollen. Insbesondere ist nach den Zeitungsberichten eine zeitgemäße und neue Architektur ein Anliegen des ÖBB-Generaldirektors. In diesem Zusammenhang stellt sich allerdings die Frage, ob das Bundesbahngesetz unter dem vom Bund zu finanzierenden Bereich Infrastruktur auch Bahnhöfe versteht. Wenn nicht, so werden jedenfalls diese Mittel nicht gesetzeskonform verwendet.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende

**A n f r a g e :**

- 1) Auf welcher gesetzlichen Grundlage beruht die zwischen dem Bundesminister für Finanzen und dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr getroffene Vereinbarung über einen mehrjährigen Investitionsrahmen im Bereich der Schieneninfrastruktur?
- 2) In welchen Ansätzen des Bundesfinanzgesetzes finden die gegenständliche Vereinbarung bzw. die darin festgelegten Investitionsmittel ihre Grundlage?
- 3) In welchem Passus des von der Bundesregierung gemäß § 12 Bundeshaushaltsgesetz zu erstellenden Budgetprogrammes ist die gegenständliche Vereinbarung mit den darin vorgesehenen Beträgen enthalten?
- 4) Welche Rechtsnatur besitzt für Sie die gegenständliche Vereinbarung?
- 5) Werden durch diese Vereinbarung Rechtsansprüche Dritter begründet?  
Wenn ja, welche und für wen?
- 6) Werden für die aufzunehmenden Kredite Bundeshaftungen gewährt?
- 7) Aufgrund welcher gesetzlichen Bestimmung gem. § 66 Bundeshaushaltsgesetz beruhen die Haftungen des Bundes für diese Kredite?
- 8) Wie erklären Sie die Differenz zwischen den Bestimmungen im ÖBB-Gesetz, wonach der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen im Rahmen der Grundsätze des Bundeshaushalts einen mehrjährigen Rahmen für die Mittel für die Eisenbahninfrastruktur festzulegen hat, mit den Bestimmungen dieser Vereinbarung, nämlich daß der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen jeweils einzelne Vereinbarungen über den Ausbau der Schieneninfrastruktur mit den Eisenbahnunternehmen abschließen kann?
- 9) Warum wurden in den Jahren 1994 und 1995 die gesamten Aufwendungen der ÖBB für den Bereich Infrastruktur nicht aus dem Budgetansätzen des Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr abgedeckt?
- 10) Wie hoch war in diesen Jahren jeweils der Betrag, den die ÖBB durch eigene Kreditaufnahmen abdecken mußte?
- 11) Steht diese Vorgangsweise nicht in Widerspruch zu § 2 Bundesbahngesetz, der festlegt, daß der Bund die Kosten für die Bereitstellung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur zu tragen hat?
- 12) Wann wurde die gegenständliche Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und dem Bundesminister für Finanzen unterzeichnet?
- 13) Warum wurde diese Vereinbarung nicht dem Parlament zur Kenntnis gebracht?
- 14) Für welche Vorhaben sollen die vereinbarten Investitionsmittel zur Verfügung stehen?
- 15) Sind von den abgedeckten Infrastrukturvorhaben auch Hochleistungsstrecken erfaßt?  
Wenn ja, welche?
- 16) Wie viele Investitionsmittel sind jeweils für die ÖBB, die HL-AG, die Brenner-eisenbahn-Gesellschaft und die Privatbahnen vorgesehen?

17) Auf welcher gesetzlichen Basis beruht die Kreditermächtigung an die Hochleistungsstreckengesellschaft?

18) Auf welcher gesetzlichen Basis beruht die Kreditermächtigung an die Brenner Eisenbahngesellschaft?

19) Auf welcher gesetzlichen Basis beruht die Kreditermächtigung für die Privatbahnen?

20) An Hand welcher objektiven Kriterien werden die zu finanzierenden Infrastrukturvorhaben ermittelt?

21) Wird für jedes Infrastrukturvorhaben eine einzelne Vereinbarung über den Ausbau der Schieneninfrastruktur mit den Eisenbahnunternehmen abgeschlossen?

Wenn ja, entsprechen diese Vereinbarungen über Einzelvorhaben auch den diesbezüglichen gesetzlichen Vorgaben in § 23 Bundeshaushaltsgesetz?

22) Auf welche entsprechenden EU-Regelungsmechanismen nimmt die Vereinbarung Bezug, insbesondere welche Artikel von welchen EU-Verordnungen bzw. Richtlinien werden damit umgesetzt?

23) Wie wird sichergestellt, daß die Mittel tatsächlich für Infrastrukturvorhaben verwendet werden?

24) Welche Anlagen fallen unter den vom Bund zu finanzierenden Infrastrukturbereich der ÖBB gemäß § 2 Abs. 1 Bundesbahngesetz?

25) Sind insbesondere Bahnhofsumbauten und -neubauten vom Infrastrukturbereich der ÖBB zu finanzieren oder fallen diese nicht vielmehr in den Absatzbereich?

26) Wie wird in diesem Fall die Trennung zwischen Infrastruktur- und Absatzbereich durchgeführt, insbesondere welche von den oben angeführten Bahnhofsumbauten bzw. -neubauten werden tatsächlich vom Infrastrukturbereich finanziert?

27) Wie entsprechen die in der Vereinbarung festgelegten Kontrollrechte und Berichtspflichten dem ÖBB-Gesetz, insbesondere den Paragraphen 12, 13 und 14?

28) Wie werden Sie sicherstellen, daß finanzielle Mittel des Infrastrukturbereiches nicht zur Defizitabdeckung von Absatzbereichen herangezogen werden?

29) Ist trotz dieser Vereinbarung sichergestellt, daß der Semmering-Basistunnel, sofern er überhaupt gebaut wird, entsprechend Ihren Aussagen ohne Bundeshaftung realisiert wird?

30) Gem. § 2 (2) ÖBB-Gesetz hat die Bereitstellung und der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur nach dem vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vorzugebenden verkehrspolitischen Grundsätzen (Verkehrswegeplan) zu erfolgen. Ein derartiger Verkehrswegeplan liegt bis heute nicht vor. Da somit eine wesentliche gesetzliche Voraussetzung für den Schienenausbau nicht gegeben ist, erscheint eine derartige Vereinbarung - selbst wenn sie ordnungsgemäß zustande gekommen wäre - nicht sinnvoll. Wie stehen Sie zu dieser Problematik?

31) Ist diese Vorgangsweise der Infrastrukturerrichtung mit § 2 (2) ÖBB-Gesetz und dem Nichtvorhandensein des Verkehrswegeplanes vereinbar?