



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 18098/5-4/1995

XIX. GP-NR
1129 /AB
1995 -07- 13

ANFRAGEBEANTWORTUNG
betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Rosenstingl und Kollegen vom 10.5.1995,
Zl. 1141/J-NR/1995, "Finanzchaos bei den ÖBB"

ZU **1141** **13**

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 bis 3:

"Welcher Betrag, der für Investitionen bestimmt war, wurde von der ÖBB zur Bezahlung von Personalkosten in den Jahren 1990, 1991, 1992, 1993 und 1994 verwendet?"

Auf welcher gesetzlichen Grundlage haben Sie bzw. hat das Bundesministerium für Finanzen diese nachträgliche Zweckänderung von öffentlichen Mitteln zugelassen?"

Entspricht eine derartige Zweckentfremdung von klar gewidmeten Mitteln Ihrer Meinung nach dem Grundsatz der Budgetwahrheit, wenn ja, wie begründen Sie dies, wenn nein, was haben Sie dagegen unternommen?"

In den Jahren 1990 - 1993, als die ÖBB noch in den Bundeshaushalt integriert waren, wurden die Personalausgaben zur Gänze aus den jeweils genehmigten Budgetansätzen für den Personalaufwand gedeckt. Demzufolge wurden in der angesprochenen Periode keine Investitionsbeträge "zur Bezahlung von Personalkosten" herangezogen.

Die Planung des Jahres 1994, die erstmals die Trennung der ÖBB in einen Absatzbereich sowie in einen in der finanziellen Verantwortung des Bundes verbleibenden Infrastrukturbereich vorsah, legte in detaillierter Form die einzelnen Ausgabenbereiche sowohl des Absatzes als auch des Infrastrukturbereiches fest.

Da aufgrund der (noch vorläufigen) Ergebnisse des Jahres 1994 eindeutig feststeht, daß der ursprüngliche Planwert der Personalausgaben der Infrastruktur 1994 unterschritten wird, ist somit auch für 1994 kein Transfer von Mittel für Investitionen zu Personalaufwendungen möglich gewesen.

Zu Frage 4:

"Besteht nicht die Gefahr, daß durch diesen Mißbrauch von Investitionsmittel in Milliarden-

- 2 -

höhe Arbeitsplätze in der Zulieferindustrie - die entsprechenden Klagen von Jenbacher, SGP usw. sind noch in frischer Erinnerung - gefährdet werden?"

Durch das Bundesbahngesetz 1992 wurde eine organisatorische und rechentechnische Trennung zwischen Absatz und Infrastruktur vorgenommen. Da der Absatzbereich ohne finanzielle Unterstützung durch den Bund auskommen muß, legen die Gesellschaftsorgane der ÖBB die entsprechenden Planwerte über Zweck, Höhe und Finanzierung der Investitionen fest, die die Einhaltung dieser Werte auch kontrollieren. Daher habe ich auch keine "nachträgliche Zweckänderung von öffentlichen Mitteln" zulassen müssen und es liegt demnach auch keine Gefährdung von Arbeitsplätzen in der Zulieferindustrie aus diesem Titel vor.

Zu Frage 5:

"Können Sie ausschließen, daß durch derartige Transaktionen das Verbot, Kapital vom Unternehmensbereich Infrastruktur zum Unternehmensbereich Absatz zu transferieren, (BBG92) verletzt wurde, wenn nein, welche Maßnahmen haben Sie dagegen ergriffen?"

Die Einhaltung des Mitteltransferverbotes Infrastruktur - Absatz wird durch die Gesellschaftsorgane der ÖBB kontrolliert, die in ihrem Wirkungsbereich auch dafür verantwortlich sind. Darüberhinaus habe ich angeordnet, daß der Infrastrukturbereich der ÖBB von unabhängigen Wirtschaftsprüfern zweimal jährlich überprüft wird. Außerdem habe ich die ÖBB angewiesen, ab 1995 eigene und getrennte Verrechnungskonten Infrastruktur - Absatz zu führen.

Zu den Fragen 6 und 7:

"Ist es richtig, daß die ÖBB, um auch im Jahre 1995 zusätzliche Mittel zu lukrieren, damit drohten, (nahezu) sämtliche Infrastrukturinvestitionen zu stoppen und ein entsprechender Baustopp tatsächlich verfügt wurde?"

Welcher finanzielle Schaden ist aufgrund dieses Baustopps dem ÖBB-Bereich Infrastruktur und damit dem Steuerzahler entstanden?"

Naturgemäß ist auch der Infrastrukturbereich der ÖBB von den bundesweit erforderlichen Sparmaßnahmen betroffen.

Im Sinne einer kontinuierlichen Weiterentwicklung des Ausbaus des österreichischen Eisenbahnnetzes sind die ÖBB bemüht, ungeachtet dessen eine ausreichende Investitionstätigkeit sicherzustellen.

- 3 -

Das Investitionsprogramm wurde bereits restrukturiert, sodaß die dringend notwendige Fortführung der wichtigsten Ausbauprojekte stattfinden kann.

Im Zuge der vorgenannten Restrukturierungsmaßnahmen erfolgte durch die ÖBB eine kurzfristige Unterbrechung der Bautätigkeit (während der Osterfeiertage, außerhalb der Bau-saison), wobei aufgrund der Osterfeiertage sowie witterungsbedingt ohnehin keine Bauarbeiten größeren Umfangs vorgesehen waren.

Zu Frage 8:

"Wie haben Sie auf diese Vorgangsweise konkret reagiert, haben Sie insbesondere

* Kürzungen im Investitionsbereich zugestimmt, wenn ja, in welchem genauen Umfang und bei welchen Projekten?

* Zusätzliche Mittel bzw. Haftungsübernahmen in Aussicht gestellt oder zugesagt, wenn ja, für welche Zwecke und in welcher genauen Höhe?"

Da kein genereller Baustop stattgefunden hat, sondern nur eine kurzfristige Unterbrechung der Bautätigkeit während der Osterfeiertage, kann kein finanzieller Mehrbedarf entstanden sein und war auch meinerseits keine Reaktion erforderlich. Die vor den Budgetverhandlungen vorgelegten sehr ambitionierten Investitionspläne wurden im Sinne des Sparpaketes der Bundesregierung und der Budgetkonsolidierung restrukturiert. Ich mußte keine zusätzlichen Mittel zusagen.

Zu Frage 9:

"Ist es richtig, daß die ÖBB neuerlich versucht haben, mit dem technischen Wagendienst zusätzliche Unternehmensbereiche dem staatlichen Sektor 'Infrastruktur' zuzuscheiden; wenn ja, ist dies mit Ihrem Wissen bzw. Ihrer Zustimmung geschehen?"

Im Zuge der Diskussionen über die Eröffnungsbilanz wurde auch die Frage des technischen Wagendienstes mit unterschiedlichen Standpunkten erörtert und EU-konform zugeschieden (der "Zugförderung", siehe Beilage 2).

Zu Frage 10:

"Wie sieht die Aufteilung des Unternehmens ÖBB in den Bereich Infrastruktur und Absatz derzeit konkret aus, also welche Aufgaben sind im einzelnen welchem Bereich zugeordnet?"

- 4 -

Ich darf auf die Beilagen 1 und 2 verweisen.

Zu den Fragen 11 und 12:

"Ist es richtig, daß Zahlungsverpflichtungen in der Höhe von rund 3 Mrd. S aus dem Bereich Infrastruktur, die noch im Jahr 1992, also dem letzten Jahr der Kameralistik, entstanden, durch allerlei Bilanztricks bzw. deshalb, weil es bis heute keine Eröffnungsbilanz gibt, bis heuer verschleppt wurden, nun aber bilanzwirksam werden und einen der Gründe für die plötzliche extreme Geldnot des Bereiches Infrastruktur darstellen?"

In welcher Form und in welchem Umfang werden die genannten Vorgänge budgetwirksam, in welchem Umfang werden zusätzliche Belastungen in Gestalt von Haftungen u.ä. für den Steuerzahler auftreten?"

Jedem Unternehmen bzw. jeder Körperschaft, die Investitionen in größerem Ausmaß jährlich realisieren, ist die Tatsache des Auseinanderklaffens zwischen tatsächlichem, im Kalenderjahr realisiertem Bauvolumen (Buchhaltung) bzw. den real erfolgten Zahlungsflüssen (Geldrechnung) und den diese Zahlungsflüsse beeinflussenden Einflußfaktoren (Verzögerungen im Baufortschritt, günstige/un-günstige Witterungsverhältnisse im Spätherbst, Umsatzsteuerung bei der rechnungslegenden Firma, Verzögerung/Beschleunigung der Baugenehmigungsverfahren) bekannt. Diese können grundsätzlich zu größeren Schwankungen führen, wie dies auch bei den ÖBB geschieht. Zusätzliche Belastungen entstehen dadurch nicht.

Zu Frage 13:

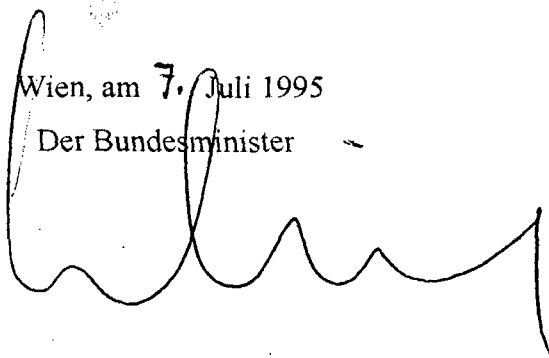
"Ist aufgrund der genannten Vorgänge Ihr uneingeschränktes Vertrauen in die Organe der ÖBB als Eigentümerversreter noch gegeben?"

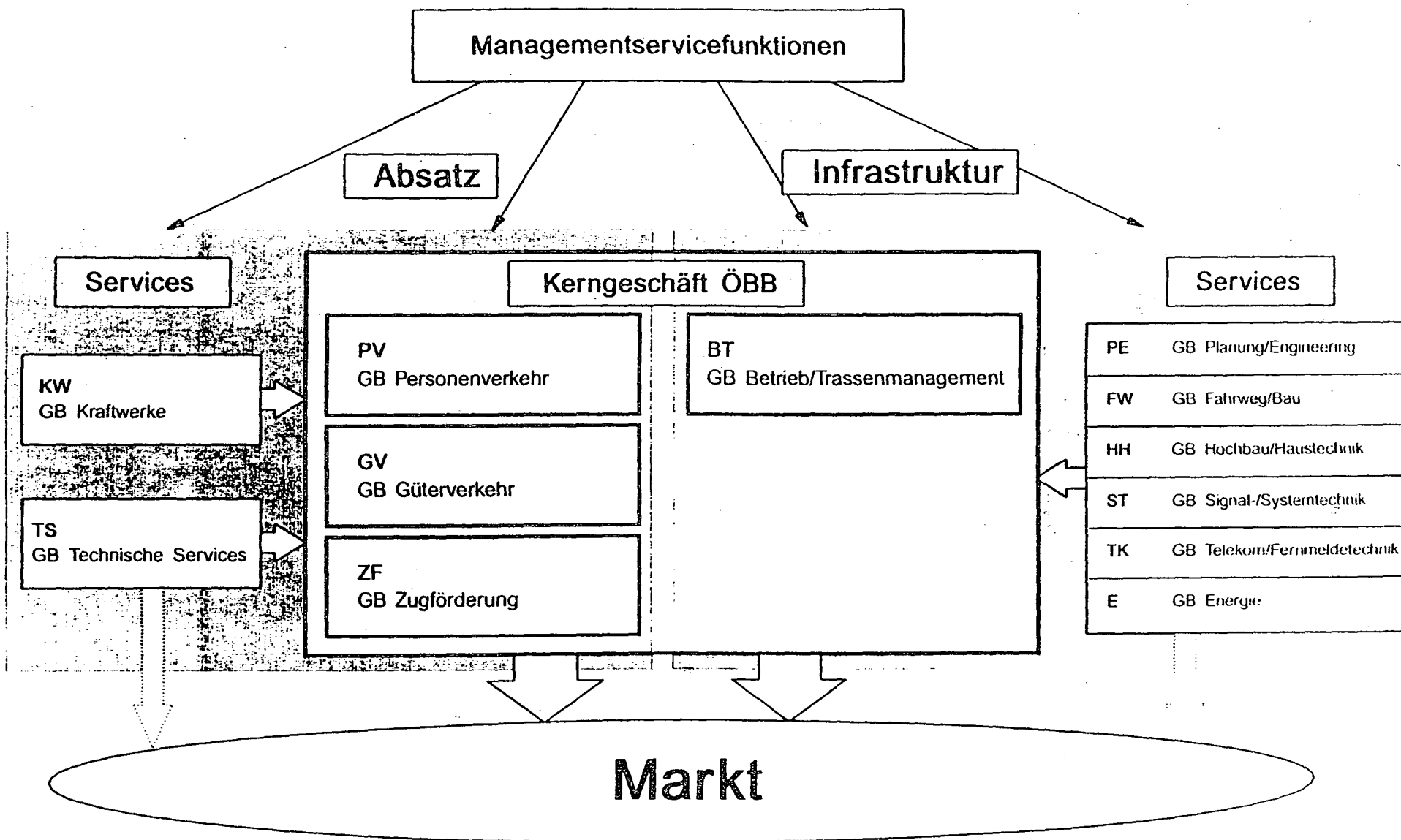
Entgegen den vorgebrachten Behauptungen wurden von den Wirtschaftsprüfern keine sogenannten Bilanztricks festgestellt, sodaß sich die Vertrauensfrage nicht stellt.

Beilagen

Wien, am 7. Juli 1995

Der Bundesminister





Aufteilung der Geschäftsbereiche auf die Vorstandsmitglieder



Draxler	Hainitz	Proksch
Absatz	Infrastruktur	Management Services
PV GB Personenverkehr Großkopf 9.800	BT GB Betrieb/Trassenmanagement Klugar 14.300	PCR ZB Planung/Controlling/Rechnungswesen Wotruba 380
GV GB Güterverkehr Sattler 3.800	PE GB Planung/Engineering Türinger 700	P ZB Personal Piskaty 770
TS GB Technische Services Zimmermann 7.600	FW GB Fahrweg/Bau N.N. 6.900	EM ZB Einkauf/Materialwirtschaft Spiske 790
ZF GB Zugförderung Wiltberger 9.300	HH GB Hochbau/Haustechnik Polzer 2.000	INF ZB Informatik Linn 290
1)	ST GB Signal-/Systemtechnik Steindl 1.900	F ZB Finanzen Haupt 14
~ 30.500	TK GB Telekom/Fernmeldetechnik Hladky 1.200	LM ZB Liegenschaftsmanagement N.N. 71
	E GB Energie Irsigler 2.200	~ 2.300
	~ 29.200	

1) sonstige Stabsfunktionen 50

Beilage 2