

II-3246 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

FERDINAND LACINA
 BUNDESMINISTER FÜR FINANZEN

1010 WIEN, DEN 5. September 1991
 HIMMELPFORTGASSE 8
 TELEFON (0222) 51 433

Z. 11 0502/280-Pr.2/91

An den
 Herrn Präsidenten
 des Nationalrates

1441 IAB
 1991 -09- 05
 zu 1476/J

Parlament
 1017 W i e n

Auf die - aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit in Kopie beigeschlossene - schriftliche Anfrage der Abgeordneten Dr. Gilbert Frizberg und Kollegen vom 10. Juli 1991, Nr. 1476/J, betreffend Budgetbelastung durch die ÖBB, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Zu 1. und 2.:

Aus derzeitiger Sicht wird der Bundeszuschuß für die ÖBB im Jahr 1991 voraussichtlich rd. 28,9 Mrd. S betragen und somit um 0,7 Mrd. S über dem Bundesvoranschlag 1991 liegen.

Die Steigerung ist, wie mir berichtet wird, in erster Linie auf den durch die Einführung des NAT 1991 eingetretenen Mehraufwand zurückzuführen, dem allerdings auch ein entsprechendes Mehrangebot gegenübersteht. Es besteht Einvernehmen mit dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, daß nach dem Auslaufen des Sommerfahrplanes 1991 eine Prüfung des erforderlichen Leistungsumfanges des NAT 1991 vorzunehmen sein wird. Im übrigen wird der Budgetvollzug auch bei den ÖBB im Sinne der haushaltrechtlichen Vorschriften laufend überwacht.

Zu 3. bis 6.:

Im Rahmen eines Gespräches über Vorentwürfe des Bundesbahngesetzes 1991 habe ich dem Herrn Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr meine Auffassung zur Kenntnis gebracht, daß eine Realisierung dieses Gesetzesvorhabens zu keiner finanziellen Mehrbelastung des Bundesbudgets führen sollte. In diesem Sinne hat sich

auch das Bundesministerium für Finanzen in seiner zum Gesetzesentwurf im Begutachtungsverfahren abgegebenen Stellungnahme geäußert.

In Anbetracht der finanziellen Auswirkungen, die ein dem derzeit vorliegenden Entwurf entsprechendes Gesetz hätte, gehe ich davon aus, daß diesbezüglich noch vor einer Regierungsvorlage aufgrund von Gesprächen zwischen dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und meinem Ressort Klarstellungen vorzunehmen sein werden, deren Ergebnis ich, wofür ich um Verständnis ersuche, nicht vorgreifen kann.

Beilage

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Kainz".

Nr. 14761J
1991-07-10

BEILAGE

Anfrage

der Abgeordneten Dr. Frizberg
und Kollegen
an den Bundesminister für Finanzen
betreffend Budgetbelastung durch die ÖBB

Nach den Budgetprognosen der ÖBB ist davon auszugehen, daß die ÖBB in dieser Legislaturperiode insgesamt einen Zuschußbedarf von rund 138 Milliarden Schilling seitens des Bundes haben werden. Allein der Betriebsabgang wird in den Jahren 1991 bis 1994 nach diesen Prognosen mehr als 52 Milliarden Schilling ausmachen. Bereits derzeit macht der gesamte Bundeszuschuß für die ÖBB annähernd die Hälfte des Nettodefizites des Bundes aus. Auch für das heurige Jahr ist aufgrund der Ausgaben- und Einnahmenentwicklung bei den ÖBB davon auszugehen, daß der Bundesvoranschlag nicht eingehalten wird und daß ein Budgetüberschreitungsgesetz notwendig sein wird. In diesem Zusammenhang ist es natürlich auch von Interesse, welches Kapitalerfordernis mit dem neuen ÖBB-Gesetz für den Bund zu erwarten ist. Klar ist auch, daß eine erfolgreiche Budgetsanierung ohne strukturelle Maßnahmen zur Verbesserung des wirtschaftlichen Ergebnisses bei den ÖBB nicht denkbar ist.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten in diesem Zusammenhang an den Bundesminister für Finanzen folgende

Anfrage:

1. Nach Angaben der ÖBB vom Mai 1991 werden die Personalausgaben um 0,8 Milliarden Schilling im Jahr 1991 höher sein, als im BVA 1991 veranschlagt. Rechnet man die Einnahmen- und Ausgabenentwicklung der ersten 5 Monate dieses Jahres auf das Gesamtjahr hoch, dann ergibt sich eine noch drastischere Steigerung des Bundeszuschusses für die ÖBB gegenüber dem BVA 1991. Was wollen Sie als Finanzminister tun, um die ständigen Budgetüberschreitungen der ÖBB in Zukunft zu verhindern?

2. Welche Sofortmaßnahmen wurden von Ihrer Seite in Zusammenarbeit mit dem ressortzuständigen Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr eingeleitet, um die Budgetentwicklung bei den ÖBB im heurigen Jahr in den Griff zu bekommen?
3. Sie haben in der Fragestunde des Nationalrates am 9. Juli 1991 erklärt, daß sich aus Ihrer Sicht aufgrund des neuen ÖBB-Gesetzes kein Kapitalbedarf ergibt, der seitens des Bundes zu decken wäre. Dies steht in offensichtlichem Widerspruch zu § 20 Abs.2 und 3 des ÖBB-Gesetzentwurfes. Darin ist vorgesehen, daß der Bund für eine ausreichende Kapitalerstausstattung zur Fortsetzung der Betriebsführung, zur Abwicklung des laufenden Investitions- und Rationalisierungsplanes sowie zur Rückzahlung längerfristiger Verbindlichkeiten zu sorgen hat und überdies in einem Übergangszeitraum von 5 Jahren Beiträge zur Finanzierung der betriebsnotwendigen, kaufmännisch genutzten Ersatzinvestitionen zu leisten hat. Auf Basis der ÖBB-Prognosen über die erwarteten Betriebsergebnisse in den kommenden Jahren, des vorliegenden Investitionsplanes der ÖBB, bestehenden langfristigen Verbindlichkeiten aus Eurofimakäufen in Höhe von 13 Milliarden Schilling und den bisherigen Ersatzinvestitionen aus dem Budget kommt man auf Beträge, die im Bereich der 100 Milliarden Schilling liegen. Ist Ihre Aussage in der Fragestunde des Nationalrates daher so zu verstehen, daß Sie insbesondere den § 20 des vorliegenden ÖBB-Gesetzentwurfes ablehnen?
4. Hat es zwischen Ihnen und dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Gespräche über die finanziellen Modalitäten des ÖBB-Gesetzentwurfes gegeben?
5. Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
6. Welche strukturellen Änderungen sind im Bereich der ÖBB aus Sicht des Bundesministeriums für Finanzen notwendig, um eine dauerhafte Reduzierung der Belastungen des Bundesbudgets durch die ÖBB zu erreichen?