

**II-3995 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen**  
**des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode**

**FERDINAND LACINA**  
**BUNDESMINISTER FÜR FINANZEN**  
**GZ. 11 0502/315-Pr.2/91**

1010 WIEN, DEN 2. Dezember 1991  
**HIMMELPFORTGASSE 8**  
**TELEFON (0222) 51 433**

An den  
 Herrn Präsidenten  
 des Nationalrates  
 Parlament  
 1017 Wien

1658 IAB  
 1991 -12- 03  
 zu 1676 1J

Auf die - aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit in Kopie beigeschlossene - schriftliche Anfrage der Abgeordneten Mag. Helmut Kukacka und Kollegen vom 3. Oktober 1991, Nr. 1676/J, betreffend Einhaltung des Bundesvoranschlages 1991 durch die ÖBB, beehe ich mich folgendes mitzuteilen:

Im Hinblick auf die Ausführungen in der Einleitung der Anfrage ist vorerst darauf hinzuweisen, daß den Betragsangaben in meiner Antwort auf die Anfrage Nr. 1458/J der Informationsstand des Bundesministeriums für Finanzen im Zeitpunkt dieser Anfragebeantwortung zugrunde liegt.

In der Zwischenzeit hat das Bundesministerium für Finanzen weitere Informationen erlangt, nach denen aus heutiger Sicht bei den Ansätzen der ÖBB gegenüber dem BVA 1991 eine Überschreitung des Personalaufwandes von rd. 508 Mio. S und eine Unterschreitung des Sachaufwandes von rd. 45 Mio. S eintreten dürfte. Per Saldo ist eine Überschreitung der Gesamtausgaben von rd. 464 Mio. S zu erwarten. Unter Berücksichtigung von um 125 Mio. S geringeren Gesamteinnahmen wird sich daher der Abgang um 588 Mio. S und der Bundeszuschuß um 522 Mio. S auf 28.702 Mio. S (BVA 1991: 28.180 Mio. S) erhöhen.

Im einzelnen ist mit folgenden Ansatzüberschreitungen zu rechnen:

	Mio. S
1/79100 "Aktivitätsaufwand"	472
1/79210 "ÖBB Anteil am Pensionsaufwand"	36
1/79318 "Aufwendungen"	1.085
1/79333 "Hochleistungsverkehr"	196
1/79398 "Katastrophenfonds (zw)"	<u>131</u>
	1.920
Dem gegenüber stehen Ausgabenrückstellungen beim Ansatz 1/79313 "Anlagen"	<u>-1.456</u>
Saldo	464

Bei den Einnahmen zeichnen sich folgende Abweichungen gegenüber dem BVA 1991 ab:

2/792 "Allgemeine Betriebseinnahmen"	- 314
2/79304 "Personenverkehrseinnahmen"	+ 147
restliche Einnahmen per Saldo	<u>+ 42</u>
	- 125

Im übrigen ist zur Anfrage folgendes auszuführen:

**Zu 2. und 4.:**

Der Mehraufwand beim Ansatz 1/79318 sowie der Personalmehraufwand ist, wie dem Bundesministerium für Finanzen seitens der ÖBB mitgeteilt wurde, nicht allein auf die Einführung des NAT 91 zurückzuführen, sondern zu einem bedeutenden Teil auf die starke Steigerung des Güterverkehrs.

**Zu 1. und 3.:**

Die Überschreitungen bei den Ansätzen 1/79318 "Aufwendungen" und 1/79333 "Hochleistungsverkehr" werden durch Mittelumschichtungen im Rahmen der Sachausgaben des Kapitel 79 sowie durch Einsparungen beim Ansatz 1/65188 bedeckt. Eine zusätzliche Belastung des Bundeshaushaltes tritt somit durch diese Überschreitungen nicht ein.

Für die Bedeckung der Mehrausgaben beim Personalaufwand wird durch das Bundesministerium für Finanzen Vorsorge getroffen werden.

**Zu 5. bis 7.:**

Der Antwort zu den Punkten 14. bis 16. der Anfrage Nr. 1458/J liegt eine dem Bundesministerium für Finanzen seitens der ÖBB erteilte Information zugrunde, die allerdings infolge eines Redaktionsfehlers im ersten Satz der Antwort in einer nicht den Gegebenheiten entsprechenden Weise wiedergegeben ist. Richtigerweise sollte in diesem Satz folgendes ausgeführt werden:

"Wie mir berichtet wird, werden im Jahr 1991 zur Finanzierung u.a. von rentablen Investitionsprojekten der ÖBB Forderungszessionen von insgesamt etwa 1 Mrd. S getätigt werden."

Gegenstand der in Rede stehenden Zessionen sind sohin Forderungen, die von Gläubigern der ÖBB an Dritte abgetreten werden.

**Zu 8. bis 10.:**

Die Mittel werden laut Mitteilung der ÖBB zur Finanzierung von Modernisierungs- und Rationalisierungsinvestitionen, sicherungs- und fernmeldetechnischen Maßnahmen sowie sonstigen Investitionsmaßnahmen mit einem Gesamtvolumen von rd. 1 Mrd. S aufgewendet, wobei grundsätzlich für alle Investitionsprojekte Rentabilitätsberechnungen vorgenommen werden. Zur Frage, um welche Projekte es sich im einzelnen handelt, kann ich, wofür ich um Verständnis ersuche, mangels Zuständigkeit nicht Stellung nehmen.

**Zu 11 und 12.:**

Die offenen Verpflichtungen der ÖBB zu Lasten nächstfolgender Finanzjahre weisen laut den jeweiligen Rechnungsabschlüssen nachstehende Beträge auf:

im Jahr	Mrd. S
1985	6,91
1986	6,00
1987	5,54
1988	6,11
1989	9,29
1990	9,29

Die Zunahme der offenen Verpflichtungen ab 1989 steht hauptsächlich im Zusammenhang mit Fahrparkbeschaffungen für den Hochleistungsverkehr.

**Zu 13.:**

Die Finanzierung der Mehraufwendungen erfolgt sowohl durch Budgetmittel bzw. - wenn es sich um ASFINAG-Projekte handelt - durch entsprechende Quoten aus dem genehmigten Rahmen für ASFINAG-Finanzierungen.

**Zu 14.:**

Von den genannten Mehraufwendungen für die 10 Projekte der ersten Bauphase der Neuen Bahn sind rd. 4 Mrd. S durch die seit 1986 eingetretenen Preissteigerungen verursacht.

Die restlichen 5,7 Mrd. S (echten Mehrkosten) resultieren, wie die ÖBB dem Bundesministerium für Finanzen mitteilen, insbesonders daraus, daß bei der Erstellung des Finanzierungsprogrammes über die 10 Projekte der ersten Bauphase im Jahr 1988 die im Hochleistungsstreckengesetz 1989 enthaltenen Bestimmungen bezüglich Umweltverträglichkeitsprüfung und Bürgerbeteiligungen und die daraus verursachten Auflagen und Forderungen an die ÖBB in den Projektkosten nicht berücksichtigt werden konnten.

**Zu 15 und 16.:**

Bei nachstehenden Budgetansätzen ist im Vergleich zum BVA 1991 mit Unterschreitungen zu rechnen:

	Mio. S rd.
Anlagen	1.450 (Umstellungen insbesonders zu gunsten der "Aufwendungen")
allgemeine Betriebseinnahmen	300
Pensionsbeiträge	75

Die dargestellten Mindereinnahmen werden voraussichtlich durch Mehreinnahmen im Personen- und auch im Güterverkehr im wesentlichen kompensiert werden.

Beilage

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

der Abgeordneten Mag. Kukacka  
und Kollegen  
an den Bundesminister für Finanzen  
betreffend Einhaltung des Bundesvoranschlages 1991 durch die ÖBB

Der Erstunterzeichner hat zum Gegenstand dieser Anfrage bereits am 9. Juli 1991 die Anfrage 1458/J eingebracht. Aus der Anfragebeantwortung vom 5. September 1991 1440/AB ergeben sich hinsichtlich der Einhaltung des Bundesvoranschlages 1991 weitere klärungsbedürftige Sachverhalte. So ist bei den ÖBB laut Ihrer Anfragebeantwortung zum Stand Ende August 1991 mit Ansatzüberschreitungen von insgesamt 1.909 Millionen Schilling zu rechnen. Der größte Teil davon entfällt auf die Budgetansätze 1/79100 "Aktivitätsaufwand" mit 522 Mio.S. sowie auf den Ansatz 1/79318 "Aufwendungen" mit 1.066 Mio.S. Beim Ansatz 1/79033 "Hochleistungsverkehr" ist für heuer eine Überschreitung von 286 Mio.S. zu erwarten. In diesem Zusammenhang ist auch auf die Anfragebeantwortung 1523/AB von Bundesminister Dipl.Ing. Dr. Rudolf Streicher zu verweisen, in der mitgeteilt wird, daß nach derzeitigem Stand die Kosten für die erste Bauphase der "Neuen Bahn" gegenüber den vereinbarten 31 Milliarden S. um nicht weniger als 9,7 Mrd.S. höher sein werden, wovon 5,7 Mrd.S. Mehrkosten auf Umplanungen bei den vereinbarten Projekten entfallen und 4 Mrd.S. auf die Abdeckung der seit 1986 eingetretenen Valorisierung. Es erhebt sich die Frage, wie diese enormen Kostenüberschreitungen finanziert werden sollen. Ihrer Anfragebeantwortung ist darüber hinaus zu entnehmen, daß die ÖBB im Jahr 1991 zur Finanzierung von Investitionsprojekten Forderungszessionen von insgesamt etwa 1 Mrd.S. tätigen. Diese Forderungsabtretung wird in den kommenden Jahren durch reduzierte Einnahmen der ÖBB ebenfalls als zusätzlicher Bundeszuschuß schlagend werden.

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

A n f r a g e :

1. Durch welche Umschichtungen sollen im einzelnen die Ansatzüberschreitungen bei den Ansätzen 1/79318 "Aufwendungen" und 1/79033 "Hochleistungsverkehr" seitens der ÖBB bedeckt werden?
2. Der Ansatz "Aufwendungen" ist im BVA 1991 mit 6.250 Millionen Schilling budgetiert. Die voraussichtliche Ansatzüberschreitung um 1.066 Millionen Schilling macht also rund 17 % aus. Die Tatsache der Einführung des "NAT 91" ab 2. Juni 1991 müßte zum Zeitpunkt der Budgeterstellung für das Haushaltsjahr 1991 den ÖBB und dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bekannt gewesen sein. Worauf sind daher die um rund 1 Milliarde Schilling höheren Ausgaben für den Ansatz "Aufwendungen" zurückzuführen?
3. Auch der Personalmehraufwand für den "NAT 91" ist zum Zeitpunkt der Budgeterstellung für das Haushaltsjahr 1991 den Organen der ÖBB und dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bekannt gewesen, sofern nicht katastrophale Planungsmängel vorherrschten. Worauf ist daher die Ansatzüberschreitung beim "Aktivitätsaufwand" der ÖBB um 522 Millionen Schilling im einzelnen zurückzuführen?
4. Sie teilen in der Anfragebeantwortung 1440/AB weiters mit, daß die ÖBB davon ausgehen, daß der erhöhte Personalaufwand durch zusätzliche Budgetmittel bedeckt wird und daß aus Ihrer Sicht hierüber noch Verhandlungen mit den ÖBB zu führen sein werden. Welches Ergebnis haben diese Verhandlungen erbracht?
5. Sie teilen in der Anfragebeantwortung 1440/AB weiters mit, daß die ÖBB 1991 Forderungszessionen von insgesamt etwa 1 Milliarde Schilling tätigen. Welche Forderungen werden dabei im einzelnen von der ÖBB abgetreten?

- 3 -

6. An wen werden diese Forderungen im einzelnen abgetreten?
7. Welche Konditionen wurden dabei im einzelnen konkret vereinbart?
8. Welche rentablen Investitionsprojekte werden mit den erlangten Mitteln im einzelnen in welchem Umfang finanziert?
9. Gibt es Rentabilitätsberechnungen für diese Projekte?
10. Wenn ja, welche Rentabilität wird in welchem Zeitraum bei den einzelnen Projekten erzielt?
11. Wie hoch waren die offenen Verpflichtungen der ÖBB laut Rechnungsabschluß zum 31. Dezember 1990 zu lasten des Finanzjahres 1991?
12. Wie haben sich die offenen Verpflichtungen der ÖBB zu lasten der nächstfolgenden Finanzjahre seit 1985 jährlich entwickelt?
13. Wie sollen die Mehraufwendungen für die 10 Projekte der ersten Bauphase der "Neuen Bahn" in Höhe von 9.7 Milliarden Schilling im einzelnen finanziert werden?
14. Welche Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht notwendig, um in Zukunft derartig dramatische Kostensteigerungen bei den Projekten der "Neuen Bahn" zu verhindern?
15. Bei welchen Budgetansätzen wird der Bundesvoranschlag 1991 im Kapitel 79 unterschritten?
16. In welchem Ausmaß im einzelnen?