



**II-4402 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode**

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

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. 5905/92-4-91

1879 IAB
1992 -01- 03
zu 1882 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Anschober, Freunde und Freundinnen vom 7.
November 1991, Nr. 1882/J-NR/1991, "Spar-
budget der ÖBB"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

"Welches konkrete Ausmaß umfaßt die Kürzung des ÖBB-Budgets im Vergleich zu dem von der ÖBB für 1992 veranschlagten Bundeszuschuß?"

Aus welchen Detailbereichen des ÖBB-Budgets setzen sich diese Gesamteinsparungen zusammen?"

Der sogenannte "Bundeszuschuß" der ÖBB entspricht keiner offiziellen Budgetposition und ist auch keine betriebs- oder volkswirtschaftlich relevante Kennzahl. Der "Bundeszuschuß" ist eine rein rechnerische Größe, die als politisches Argument gegen die ÖBB verwendet wird. Er setzt sich aus folgenden Größen zusammen (Zahlen: Voranschlag 1992):

- | | | |
|---------|---|------------|
| 1/79220 | Ab: Ersatz von Kapitel Pensionen
(Hoheitsverwaltung - keinem anderen
Unternehmen wird der Zuschuß des Bundes
an die Pensionskassen als Zuschuß an das
Unternehmen angelastet) | 12,8 Mrd S |
| 2/79306 | Abgeltungen (für Sozial-und Subventions-
tarife und Nebenbahnen - dabei handelt
es sich um die Bezahlung für per Ver-
ordnung bestellte Leistungen) | 7,1 Mrd S |

- 2 -

1/79-2/79 Betriebsabgang (Betriebsausgaben minus 9,3 Mrd S
Betriebseinnahmen - dabei handelt es sich
um einen Ausgabenüberschuß, der entsteht,
weil die per Verordnung bestellten gemein-
wirtschaftlichen Leistungen "Führen von
Personennahverkehr" und "Vorhaltung des
Schienenverkehrsweges" nicht bezahlt
werden, sonst gäbe es einen Einnahmen-
überschuß)

"Bundeszuschuß" gem. VA 1992

29,2 Mrd S

Die gegenüber der Erstanmeldung zum BVA 1992 getätigten Ände-
rungen ergaben eine Senkung des sog. "Bundeszuschusses" um 2,7
Mrd. S. Der Schluß, daß das ÖBB-Budget für 1992 um diesen Be-
trag gekürzt wurde, ist allerdings aufgrund der Berechnung des
"Bundeszuschusses" nicht zulässig.

Die Einsparungen betreffen den Personalaufwand, den Betriebs-
aufwand und die Investitionen, wobei festzuhalten ist, daß
1992 auch eine ASFINAG-Novelle erlassen wurde, die den Inve-
stitionsrahmen für die Bahn um insgesamt 13 Mrd. S erhöht hat.

Zu Frage 3:

"Ist es richtig, daß es zur Streichung der Super-City-Züge und
zur Auflassung der reinen Autoreisezüge kommen soll?

Wenn ja, mit welcher konkreter Einsparung?

Welche konkreten Auswirkungen erwartet der Verkehrsminister
aus diesen Maßnahmen?"

Von den ÖBB ist gegenwärtig weder eine Einschränkung des
SuperCity-Verkehrs noch die Auflassung des Dienstes "Auto im
Reisezug" vorgesehen.

- 3 -

Zu Frage 4:

"Ist es richtig, daß es durch die Kürzung des Bundeszuschusses zum Aufschub der Elektrifizierung nach Gmünd kommen soll?"

Mit der Elektrifizierung des Streckenabschnittes Sigmundsherberg - Gmünd der Franz-Josefs-Bahn wurde am 1. Juni 1990 begonnen.

Hinsichtlich einer koordinierten Realisierung dieses Elektrifizierungsvorhabens erfolgt eine ständige Abstimmung mit den Tschechoslowakischen Staatsbahnen (CSD).

Seitens der CSD wurde für die Ausbaumaßnahmen auf dem anschließenden Streckenabschnitt der CSFR ein Zeithorizont bis zum Jahr 1996 in Aussicht gestellt.

Die ÖBB sind bestrebt, die Elektrifizierung des österreichischen Streckenteiles bis zu diesem Zeitpunkt ebenfalls abzuschließen, damit eine entscheidende Attraktivierung des infolge der Liberalisierung Osteuropas ansteigenden grenzüberschreitenden Schienenverkehrs realisiert werden kann.

Zu Frage 5:

"Ist es richtig, daß auf der Strecke nach Gmünd seit der feierlichen Aufstellung des ersten Fahrleitungsmastens im Beisein von Minister Streicher im Juni 1990 die Arbeiten ruhen? Wenn ja, aus welchem Grund und wann wird es zur Aufnahme der konkreten Arbeiten kommen?"

Obwohl aus budgetären Gründen eine Einschränkung der Vorarbeiten erfolgen mußte, konnten bis dato folgende, entscheidende Infrastrukturmaßnahmen durchgeführt werden:

- Errichtung moderner Mittelbahnsteige in den Bahnhöfen Gmünd (mit Überdachung) und Pörschach-Schrems.
- Automatisierung (Errichtung einer zuggeschalteten Schrankenanlage) der schienengleichen Eisenbahnkreuzung in der Haltestelle Hirschbach.

- 4 -

- Auflassung der schienengleichen Eisenbahnkreuzung nächst der Haltestelle Hirschbach.
 - Umbau (Vergrößerung der lichten Durchfahrtshöhe) von 3 Umfahrtsbrücken zwischen den Bahnhöfen Allentsteig und Schwarzenau.
 - Errichtung einer Straßenüberfahrtsbrücke zwischen den Bahnhöfen Irnfritz und Göpfritz und Herstellung eines Parallelwegenetzes.
- Dadurch konnten die fünf schienengleichen Eisenbahnkreuzungen aufgelassen werden.
- Verstärkungsmaßnahmen an zahlreichen Bahndurchlässen.

Für 1992 werden für die Weiterführung der Baumaßnahmen insgesamt S 60 Mio zur Verfügung gestellt.

Zu Frage 6:

"Die Grünen sowie zahlreiche Verkehrsinitiativen fordern die Angleichung der österreichischen Benzinpreise an das deutsche Niveau (dzt. rd. S 1,50 höher). Dadurch wären Mehreinnahmen von rd. 3 Mrd. S zu erzielen, wodurch bei einer erfolgten Zweckbindung für den öffentlichen Verkehr die krassen Budgetkürzungen im ÖBB-Bereich mehr als wettgemacht werden könnten. Unterstützt der Verkehrsminister diese Forderungen und welche Maßnahmen setzt er, damit es zur kurzfristigen Realisierung dieser Forderungen, die im übrigen auch vom Österreichischen Städtebund mitgetragen werden, auch in die politische Wirklichkeit umgesetzt werden?"

Die Mineralölsteuererhöhung ist sicherlich ein Mittel, um die ungleichen Anlastungen der Wegekosten vermeiden und damit in weiterer Folge die externen Kosten des Straßenverkehrs decken zu können. Die Erhöhung der Mineralölsteuer ist jedoch nur eines von mehreren Instrumenten, um diese beiden Ziele zu verwirklichen. Der Benzinpreis darf jedoch nicht singulär gesehen werden, vielmehr bedarf es eines umfassenden Maßnahmenpaketes, von dem bereits einige Punkte realisiert werden konnten. Ich möchte dazu anführen:

- 5 -

- Die Kraftfahrzeugsteuer wird gegenwärtig an ökologischen Kriterien orientiert, seitens des dafür zuständigen Bundesministeriums für Finanzen werden entsprechende Modelle ausgearbeitet.
- Die erhöhte Mehrwertsteuer (Luxusmehrwertsteuer) für Pkw wird durch eine an ökologischen Kriterien orientierte Zulassungsgebühr ersetzt.
- Längerfristig sollte auch der Straßenverkehrsbeitrag an ökologischen Kriterien und weit stärker als bisher an den tatsächlichen Straßenbeanspruchungen orientiert werden.

Dieses Paket-Modell ist als weitaus zielführender zu erachten als eine einseitige Erhöhung der Mineralölsteuer.

Wien, am 2. Jänner 1992

Der Bundesminister

