



II-12162 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR

MAG. VIKTOR KLIMA

Pr.Zl. 5905/67-4-93

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

5530 /AB

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Anschober, Freunde und Freundinnen vom 8.11.1993,
Zl. 5508/J-NR/1993 "Investitionsvorhaben der ÖBB 1994"

1994-01-11

zu 5508 /J

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Wie hoch wird mit Jahresende 1993 die Eigenverschuldung der ÖBB aufgeschlüsselt auf die Detailbereiche sein?"

Die Verschuldung der ÖBB wird aus derzeitiger Sicht mit Jahresende 1993 etwa 21,7 Mrd S betragen:

Die Detailbereiche stellen sich wie folgt dar:

- Eurofimakredite	rd. 11,2 Mrd S
- Fahrpark Ratenkäufe	rd. 3,2 Mrd S
- Sonstige Ratenkäufe	rd. 7,3 Mrd S
Summe	rd. 21,7 Mrd S
=====	

Diese Mittel werden überwiegend für Fahrzeugbeschaffungen, den Ausbau der Infrastruktur und die kundengerechte Gestaltung der Betriebsanlagen eingesetzt.

Zu Frage 2:

"Wie beurteilt der Verkehrsminister die Tatsache, daß die Eigenverschuldung im Jahr 1993 um rund 40 % angestiegen ist?"

Um die Auswirkungen der weltweiten wirtschaftlichen Rezession auf Österreich abzuschwächen, wurden seitens der Bundesregierung intensive Maßnahmen zur Konjunkturbelebung und Arbeitsplatzsicherung veranlaßt. Hiezu wurden auch im größeren Umfang Fremdfinanzierungen herangezogen (Konjunkturbelebungsprogramm am Hochbau- und Fahrparksektor). Bei Betrachtung der Relation

- 2 -

Fremdkapital zu Eigenkapital der ÖBB ist dieser Sachverhalt in keiner Weise besorgniserregend.

Zu Frage 3:

"Wird vom Verkehrsminister eine maximale Obergrenze der Eigenverschuldung der ÖBB für 1994 festgelegt?"

Die Entscheidungen über die Finanzierung des Bereiches Absatz und damit auch über die Höhe der Eigenverschuldung erfolgen durch die hierfür zuständigen ÖBB-Organen. Somit ist auch die Gesamtverschuldung von diesen Entscheidungen abhängig.

Zu Frage 4:

"Welche Erhöhung der Eigenverschuldung wird von der ÖBB für 1994 nach den derzeitigen Prognosen geplant?"

Nach den derzeitigen Prognosen wird, wie mir die ÖBB mitteilen, die Eigenverschuldung im Bereich Absatz für 1994 betragen:

Eurofimakredite	2,8 Mrd S
Sonstige Fremdfinanzierungen	1,3 Mrd S
Summe	4,1 Mrd S
=====	

Im Absatzbereich sollen rd. 3,5 Mrd S für Fahrparkbeschaffungen über die Eurofima finanziert werden. Weitere Fremdfinanzierungen erfolgen nach Maßgabe der Liquiditätserfordernisse.

Nach § 2 des Bundesbahngesetzes 1992 trägt der Bund die Kosten für die Infrastruktur. Der Umfang und die Höhe der Schuldaufnahme dieses Bereiches ist mit maximal 16 Mrd S begrenzt.

Zu den Fragen 5 und 6:

"Ist es richtig, daß ÖBB Generaldirektor Draxler drei verschiedene Einsparungsszenarien für den Personenzugverkehr vorlegte? Welche prozentuellen Einsparungen waren dabei jeweils geplant? Wie hoch wäre je nach Szenario das Einsparungspotential pro Jahr dabei gewesen?"

Welche Entschädigungen werden der ÖBB für einen Aufschub des Einsparungsprogrammes zumindest bis Mitte 1994 zugesichert?"

Von den ÖBB wurde vor Abgabe einer gemeinwirtschaftlichen

- 3 -

Leistungsbestellung durch Bund und Länder ein Einsparungspaket ausgearbeitet, das eine Verminderung des Reisezugangebotes um ca. 15 % vorsieht.

Das jährliche Einsparungspotential hängt allerdings auch von den Einnahmenerwartungen ab, die wiederum nicht von den gemeinwirtschaftlichen Bestellungen getrennt gesehen werden können.

Die Gespräche mit den Ländern haben erst begonnen.

Zu Frage 7:

"Kam es auf Grund des notwendigen Sparbudgets zu Einschränkungen bei den Investitionsplanungen der ÖBB? Wenn ja, welche konkreten Einsparungen wurden nun verwirklicht?"

Der weitere Ausbau der Infrastruktur zur Verlagerung des Schienenverkehrs von der Straße auf die Schiene ist gemäß den Intentionen der Bundesregierung aus Kapazitätsgründen sowie zur Beseitigung des bestehenden Nachholbedarfes zwingend erforderlich. Die Realisierung der diesbezüglichen Ausbauprogramme hängt nicht nur von den Finanzierungsmöglichkeiten sondern auch vom Verlauf der Genehmigungsverfahren ab. Bauverzögerungen können allerdings nicht als Einsparungen bezeichnet werden.

Zu Frage 8:

"Welche Investitionstätigkeit ist aufgeschlüsselt auf ÖBB und HL-AG sowie aufgeschlüsselt auf ÖBB-Budget und ASFINAG für das Jahr 1994 mit welcher konkreten Detailinvestitionstätigkeit auf welchen konkreten Strecken geplant?"

Für Infrastruktur-Investitionen steht 1994 ein maximaler Rahmen von 16 Mrd S für die ÖBB zur Verfügung. Dieser wird voraussichtlich bis ca. 13,5 Mrd S ausgeschöpft werden, wobei auf die vorhandenen Einsparungspotentiale Rücksicht genommen wird. Darüber hinaus werden ca. 2,5 Mrd S von der HL-AG in die Bahn-Infrastruktur investiert. Zählt man die 5,8 Mrd S Investitionen des Unternehmens ÖBB im Absatzbereich dazu, so ergibt das

mehr als 21 Mrd S

Gesamtinvestitionen in die Bahn.

- 4 -

Die größten Investitionsprojekte des Jahres 1994 sind:

	Investitionsquote 1994
St.Pölten - Attnang/Puchheim	1.900 Mio S
Ostprogramm	1.259 Mio S
Kufstein - Brenner	930 Mio S
Tauern	523 Mio S
Nahverkehr Wien - Wr.Neustadt	412 Mio S
Knoten Obersteiermark	400 Mio S
Schnellbahnen Raum Wien	446 Mio S
Umwelt- und Lärmschutz (ohne den bereits in den Projekten integrierten Umwelt- und Lärmschutz)	466 Mio S

Nächstes Jahr wird der längste Eisenbahntunnel Österreichs, der Umfahrungstunnel Innsbruck, mit einer Länge von fast 13 km dem Verkehr übergeben; ferner werden die Schleife Traun - Marchtrenk, der Abschnitt Krummnußbaum - Säusenstein und vermutlich auch die Umfahrung Lambach dem Verkehr übergeben.

Wien, am 7. Jänner 1994
Der Bundesminister

