

Nr. **XIX. GP-NR**
1141 /J
1995-05-10

ANFRAGE

der Abgeordneten Rosenstingl, Böhacker und Kollegen

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

betreffend Finanzchaos bei den ÖBB

Medienberichten zufolge haben die ÖBB den Baustopp der vergangenen Wochen verfügt, um vom Verkehrs- und Finanzministerium zusätzliche Mittel bzw. die Umschichtung von Investitions- in Personalmittel zu erpressen.

Derartige Vorgangsweisen sind nichts grundsätzlich neues, bekanntlich wurden auch in den vergangenen Jahren wiederholt Investitionsprogramme gestrichen, ohne daß die ÖBB dadurch für den Steuerzahler billiger geworden wären, ja wurde sogar das ASFINAG-Gesetz geändert, um den ÖBB eine fehlende Milliarde zukommen lassen zu können.

Resultat dieser Machenschaften ist jedenfalls eine bis heute nicht entsprechend modernisierte Bahninfrastruktur auf der einen und Milliardenschulden, für die letztlich der Steuerzahler aufkommen muß, auf der anderen Seite.

Besonders bedenklich sind in diesem Zusammenhang die Versuche der ÖBB, den 'Infrastruktur'-Bereich immer weiter auszudehnen, um die unternehmerische Verantwortung für immer größere Bereiche auf den Staat abzuwälzen – diese Entwicklung steht im krassen Gegensatz zu Geist und Buchstaben von ÖBB-Gesetz und der zugrundeliegenden EU-Richtlinie!

Sollten diese Vorgänge tatsächlich ohne das Wissen des Verkehrsministers geschehen sein, so bedeutet dies, daß er wesentliche Teile seines Ressortbereichs offensichtlich nicht im Griff hat, stimmen die Medieninformationen in diesem Zusammenhang nicht, so ist er gar für die Entwicklung selbst verantwortlich, ein Zustand der so oder so untragbar ist.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr die nachstehende

Anfrage:

1. 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?
2. Auf welcher gesetzlichen Grundlage haben Sie bzw. hat das Bundesministerium für Finanzen diese nachträgliche Zweckänderung von öffentlichen Mitteln zugelassen?
3. 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?

4. Besteht nicht die Gefahr, daß durch diesen Mißbrauch von Investitionsmittel in Milliardenhöhe Arbeitsplätze in der Zulieferindustrie – die entsprechenden Klagen von Jenbacher, SGP usw. sind noch in frischer Erinnerung – gefährdet werden?
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?
6. 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?
7. Welcher finanzielle Schaden ist aufgrund dieses Baustopps dem ÖBB-Bereich Infrastruktur und damit dem Steuerzahler entstanden?
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?
9. Ist es richtig, daß die ÖBB neuerlich versucht haben, mit dem technischen Wagentdienst zusätzliche Unternehmensbereiche dem staatlichen Sektor 'Infrastruktur' zuzuscheiden; wenn ja, ist dies mit Ihrem Wissen bzw. Ihrer Zustimmung geschehen?
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?
11. 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?
12. 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?
13. Ist aufgrund der genannten Vorgänge Ihr uneingeschränktes Vertrauen in die Organe der ÖBB als Eigentümerversorger noch gegeben?

Wien, den 10. Mai 1995