



II-8172 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

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

Fr.Zl. 5905/84-4/92

3632 IAB
1992 -12- 21
zu 3674 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Dr. Haider und Kollegen vom 19.10.1992,
Nr. 3674/J-NR/92 "außerbudgetäre Finanzierung
der ÖBB

Zum Motiventeil:

In der ggstdl. Anfrage wird von einer "Verschuldung der ÖBB in Milliardenhöhe bei der Österreichischen Verkehrskreditbank" sowie von einer diesbezüglich "unübersichtlichen finanziellen Lage der ÖBB" gesprochen. Hiezu darf ich bemerken, daß die Österreichische Verkehrskreditbank zu einer ähnlichen Kritik des Herrn Abg. Dr. Haider im Juli d.J. dem Verkehrssprecher der FPÖ, Herrn Abg. Rosenstingl bereits eine eingehende Darstellung der Aufgaben und der Eigentumsverhältnisse dieses Institutes sowie dessen geschäftlichen Beziehungen zu den ÖBB übermittelt hat.

Zu Frage 1:

"Welche Finanzierungsformen werden derzeit im einzelnen bei den ÖBB angewandt, welche fanden gegebenenfalls früher zusätzlich noch Anwendung und welche Vorgangsweise ist im nächsten Budget diesbezüglich vorgesehen?"

- 2 -

Bei den Österreichischen Bundesbahnen wurden und werden neben der Budgetfinanzierung noch Eurofima-, Asfinag- und Ratenkauffinanzierungen in Anspruch genommen. In geringem Umfang werden - bei Genehmigung durch das BMF - auch Miete-(Leasing)finanzierungen eingegangen.

Im Jahr 1993 werden die vorangeführten Finanzierungsformen im erforderlichen Ausmaß weiter eingesetzt.

Zu Frage 2:

"Welche Arten von Investitionen bzw. sonstige Ausgaben werden jeweils durch welche Finanzierungsformen bedeckt?"

Fremdfinanzierungen kommen ausschließlich für Investitionen zur Anwendung. Dabei werden Eurofimamittel, Fahrparkratenkäufe und gegebenenfalls Miete-(Leasing)finanzierungen für das Rollmaterial sowie Asfinagmittel, Ratenkäufe und allenfalls Leasingvarianten für bauliche Maßnahmen eingesetzt.

Zu Frage 3:

"Welche Richtlinien für die Wahl der einen oder anderen Finanzierungsform wurden seitens der Generaldirektion an die nachgeordneten Dienststellen im einzelnen erlassen und wie werden diese Vorschriften im einzelnen begründet?"

Die Festlegung der Finanzierungsart darf aufgrund der innerdienstlichen Ingerenzbestimmungen der ÖBB ausschließlich durch die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen erfolgen.

Zu den Fragen 4, 4a und 5:

"Ist es richtig, daß der Bundesminister für Finanzen gegen eine Finanzierung von Aufwendungen über 'Forderungszessionen' an die Österreichische Verkehrskreditbank oder andere Geldinstitute mittels Weisung Einspruch erhob?"

Wenn ja, wie ist der genaue Wortlaut dieser Weisung, welche Konsequenzen wurden daraus im Detail gezogen und wie wurden die in Frage stehenden Posten dann bezahlt ?

Gab es auch in anderen Fällen Einsprüche oder Bedenken des Finanzministeriums gegen die Vorgangsweise der ÖBB in Finanzierungsfragen, wenn ja, wann, gegen welche Vorhaben und mit welcher Begründung im Detail ?"

- 3 -

Bei der ersten Ministerverhandlung zum Bundesvoranschlag 1992 im Juni 1991 teilte der Herr Bundesminister für Finanzen dem Vorstand der ÖBB mit, daß eine Fremdfinanzierung laufender Betriebsaufwendungen aus grundsätzlichen budgetpolitischen Überlegungen und haushaltsrechtlichen Gründen keinesfalls in Betracht bezogen werden darf.

Eine sonstige diesbezügliche "Weisung" des Herrn Bundesministers für Finanzen besteht nicht. Wie bereits zu Frage 2 ausgeführt, halten sich die ÖBB strikte an diese Auffassung des BMF.

Zu Frage 6:

"Ist es richtig, daß einzelne Auftragnehmer der ÖBB aufgrund von Zahlungsverzögerungen mit Baustopps drohten bzw. die Arbeiten tatsächlich einstellten, wenn ja, wann und wo war dies der Fall und welcher Schaden entstand den ÖBB aus diesen Vorgängen?"

Von den ÖBB wurden alle diesbezüglichen in Frage kommenden Stellen kontaktiert. Es ist jedoch kein einziger derartiger Fall bekannt.

Zu Frage 7:

"Aufgrund welcher Überlegungen und wann wurde die neue Finanzierungsart 'Forderungszessionen' bzw. 'Ratenkäufe' eingeführt?"

Im Zuge der Ausweitung des Investitionsvolumens der ÖBB wurde diese Finanzierungsform seit 1989 in Anspruch genommen.

Zu Frage 8:

"Welche Banken außer der österreichischen Verkehrskreditbank sind an der Abwicklung dieser Finanzierungsart noch beteiligt, wie hoch ist jeweils die Gesamtverschuldung der ÖBB gegenüber diesen einzelnen Geldinstituten?"

Derzeit sind an der Abwicklung der Ratenkäufe neben der ÖVKB noch folgende Kreditinstitute in folgendem Umfang beteiligt:

| | |
|-------------------------------|------------|
| Landeshypo NÖ | 64 Mio. S |
| Sparkasse Innsbruck | 88 Mio. S |
| Österreichische Postsparkasse | 782 Mio. S |
| Raiffeisenzentralbank | 425 Mio. S |
| Investitionskredit AG | 57 Mio. S |

- 4 -

| | |
|--|------------|
| Bank-Austria AG | 370 Mio. S |
| Bank Burgenland | 459 Mio. S |
| Pfandbriefstelle der Landeshypothekenbanken | 419 Mio. S |

Zu Frage 9:

"Ist es richtig, daß sich die ÖVKB größtenteils in staatlichem Besitz befindet; wie sind die genauen Eigentumsverhältnisse der ÖVKB, warum sind insbesondere die ÖBB in Person des ehemaligen ÖBB-Generaldirektor Dr. Ernst Gollner im Aufsichtsrat vertreten?"

Es ist richtig, daß sich die ÖVKB größtenteils in staatlichem Besitz befindet.

51 % der ÖVKB befindet sich im Besitz der Republik Österreich.

Zur Präsenz des ehemaligen ÖBB-Generaldirektors Dr. Gollner im Aufsichtsrat der Österreichischen Verkehrsreditbank ist festzuhalten, daß Dr. Gollner durch seine seinerzeitigen Funktionen bei den ÖBB einen tiefen und fundierten Einblick in die einzelnen Geschäftsbereiche des Unternehmens besitzt und diese fachliche Qualifikation für ein Kreditinstitut, das in verschiedenen Bereichen, wie der Frachtenstundung und dem Zahlungsverkehr, eng mit den ÖBB zusammenarbeitet, sehr nutzbringend ist.

Zu Frage 10:

"In welchem Umfang wurden in den letzten Jahren Fahrzeugkäufe durch Leasing- und Mietverträge ersetzt, welche Fahrzeuge welcher Hersteller waren davon betroffen und über welche Zwischenfirmen wurden diese Geschäfte abgewickelt?"

In den letzten Jahren wurden keine Fahrzeugkäufe durch Leasing- und Mietverträge ersetzt.

Zu Frage 11:

"Welche objektiven Gründe sprechen gegen eine direkte Beschaffung von Fahrzeugen beim Hersteller durch die ÖBB bzw. welche wirtschaftlichen Vorteile für die ÖBB ergeben sich aus der Abwicklung dieser Geschäfte über Zwischenfirmen?"

- 5 -

Die Gründe für die Abwicklung verschiedener Fahrparkfinanzierungen über Miet- bzw. Leasingformen liegen in einer Verbiligung der diesbezüglichen Zinskonditionen gegenüber Ratenkäufen.

Zu Frage 12:

"Wie hoch sind die Verbindlichkeiten der ÖBB gegenüber Lieferanten, Banken, Eurofima und anderen möglichen Gläubigern derzeit insgesamt sowie im Detail und wie hoch waren sie in den vergangenen 10 Jahren jeweils per 1. Jänner?"

Zur Beantwortung dieser Frage darf ich auf die beiliegende "Entwicklung der Verbindlichkeiten lt. Bilanz in den Jahren 1982 - 1992" hinweisen.

Zu Frage 13:

"Wie entwickelten sich im gleichen Zeitraum die einzelnen Posten des 'Bundeszuschusses' an die ÖBB (Betriebsabgang, gemeinwirtschaftliche Leistungen, Pensionen,...)?"

Der sogenannte "Bundeszuschuß" ist eine Aufsummierung verschiedener Budgetpositionen, die mit einem Zuschuß an die ÖBB nichts zu tun haben. Die Zahlungen gemäß § 18 des noch geltenden Bundesbahngesetzes für die mit der Tarifverordnung und der Nebenbahnverordnung bestellten Leistungen entsprechen öffentlichen Aufträgen an die ÖBB. Die Bezahlung öffentlicher Aufträge wird nirgendanderswo als "Zuschuß" an den Auftragnehmer bezeichnet.

Die Nichtbezahlung der mit der Nahverkehrsverordnung und der Schienenverkehrswegverordnung bestellten Leistungen führt zu einem kassenmäßigen Betriebsabgang der ÖBB. Die Begleichung eines Abganges, der durch nichtbezahlte aber bestellte Leistungen entsteht, hat ebenfalls mit einem Zuschuß an den Auftragnehmer ÖBB nichts zu tun (da Besteller der Leistung und! Bezahler des Abganges der Bund ist).

Zahlungen des Bundes für pensionierte Bedienstete über die Arbeitgeber- und Arbeitnehmerbeiträge hinaus kommen auch bei den ASVG-Pensionskassen vor und werden den Unternehmen, in denen diese Pensionisten früher gearbeitet haben nicht als Bundeszuschuß angerechnet.

- 6 -

Die einzelnen Positionen, deren willkürliche Addition keinerlei Aussage hat, entwickelten sich seit 1982 folgendermaßen:

| | <u>1982</u> | <u>1983</u> | <u>1984</u> | <u>1985</u> | <u>1986</u> |
|---|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | - in Mrd S - | | | | |
| kassenmäßiger Betriebsabgang | 10,8 | 12,7 | 11,6 | 11,6 | 10,7 |
| Bundesanteil an den Pensionen | 8,3 | 8,7 | 9,1 | 9,5 | 7,9 |
| Abgeltung f. Sozial- u. Subventionstarife | 3,5 | 3,8 | 4,1 | 4,5 | 5,0 |
| Nebenbahnabgeltung | - | - | - | - | 2,2 |

| | <u>1987</u> | <u>1988</u> | <u>1989</u> | <u>1990</u> | <u>1991</u> |
|---|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | - in Mrd S - | | | | |
| kassenmäßiger Betriebsabgang | 9,0 | 7,2 | 7,6 | 9,2 | 9,3 |
| Bundesanteil an den Pensionen | 10,3 | 10,7 | 11,2 | 11,8 | 12,6 |
| Abgeltung f. Sozial- u. Subventionstarife | 4,9 | 3,7 | 3,7 | 4,6 | 4,7 |
| Nebenbahnabgeltung | 1,3 | 3,5 | 3,0 | 2,1 | 2,1 |

Zu Frage 14:

"Wie hoch war die Differenz zwischen allen aus öffentlichen Mitteln bedeckten Ausgaben, die direkt durch die ÖBB oder für die ÖBB (z.B. HL-AG/ASFINAG) getätigt wurden, und den Betriebseinnahmen, also der reale 'Bundeszuschuß' im Vergleichszeitraum?"

Der Antwort zur Frage 13 können Sie entnehmen, daß die Positionen "Betriebsabgang", "Bundesanteil an Pensionen" und "Zahlungen für Nebenbahnen und Tarife" nicht für die ÖBB sondern für Pensionisten, Bewohner und Betriebe strukturschwacher Regionen, preisstützende Produkte (wie z.B. Milch und andere landwirtschaftliche Produkte), Pendler usw. ausgegeben werden. Ebenso dient die Schieneninfrastruktur, welche von der HL-AG errichtet wird oder/und über die ASFINAG finanziert wird,

- 7 -

nicht den ÖBB sondern den Kunden der ÖBB und gemäß EG-Regelungen (im EWR) auch Kunden anderer Eisenbahnunternehmungen, die auf diesen Schienen Leistungen erbringen werden.

Die HL-AG hat im Jahr 1989 0,1 Mrd S, 1990 0,5 Mrd S und 1991 1,1 Mrd S vom Budget und der ASFINAG zur Planung und zum Bau von Schienenwegen erhalten. Die ÖBB hat im Jahr 1989 0,8 Mrd S, 1990 1,5 Mrd S und 1991 1,8 Mrd S zum Bau von Schienenwegen erhalten.

Zu Frage 15:

"In welchem Ausmaß wird anlässlich der Erstellung der Eröffnungsbilanz der neuen ÖBB-Gesellschaft eine Entschuldung erforderlich sein?"

Die relevanten EG-Bestimmungen sehen eine Entschuldung der Eisenbahnunternehmen vor. Dies kann in der Form erfolgen, daß die Schulden dem neuen Unternehmen nicht übertragen werden oder daß sie übertragen werden und jährlich refundiert oder einmalig abgegolten werden.

Zu Frage 16:

"Welche Höhe muß Ihrer Meinung nach die Kapitalzuführung an die künftigen ÖBB, abgesehen von der Abdeckung der genannten Schulden, erreichen, um dem Unternehmen Bahn ein wirtschaftlich erfolgreiches Arbeiten zu ermöglichen?"

Nach erfolgter Vermögensbewertung werden die Experten die notwendige Kapitalausstattung ermitteln.

Zu Frage 17:

"In welchem Ausmaß werden außerbudgetäre Finanzierungsformen wie HL-AG/ASFINAG und EUROFIMA nach der Ausgliederung der ÖBB aus dem Bundeshaushalt weiterhin Anwendung finden?"

Die HL-AG ist keine Finanzierungsform sondern eine Gesellschaft zur Planung und Errichtung von Hochleistungsstrecken, die sich wie früher auch die ÖBB der Budgetfinanzierung und der ASFINAG-Finanzierung bedient hat.

- 8 -

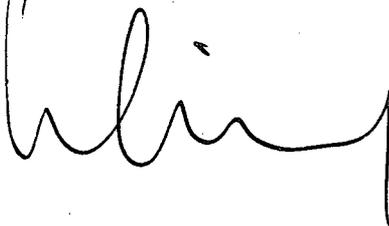
Nach der Ausgliederung aus dem Bundeshaushalt werden die ÖBB in der Lage sein, sich wie jedes andere private Unternehmen auch auf dem Sektor der Fremdfinanzierungen zu verhalten.

Das Ausmaß solcher Finanzierungen ist den künftigen Organen des Unternehmens ÖBB vorbehalten, so wie in einer AG.

Beilage

Wien, am 18. Dezember 1992

Der Bundesminister



Beilage zu Frage 12:

Entwicklung der Verbindlichkeiten lt. Bilanz in den Jahren 1982 - 1992

in Mio. S

| | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | IX 1992 |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|------------|
| 1) Längerfristige Verbindlichkeiten | | | | | | | | | | | |
| - EUROFIMA | 3.596 | 3.987 | 4.029 | 4.085 | 4.192 | 4.498 | 4.974 | 5.562 | 7.329 | 8.577 | 8.255 |
| - Fahrparkinvestitionen | 3.495 | 3.947 | 4.031 | 4.081 | 3.040 | 2.761 | 1.938 | 1.489 | 2.034 | 3.207 | 2.939 |
| - Sonstige Investitionen | 21 | 10 | 7 | 16 | 13 | 47 | 38 | 83 | 618 | 1.560 | 2.026 |
| | 7.112 | 7.944 | 8.067 | 8.182 | 7.245 | 7.306 | 6.950 | 7.134 | 9.981 | 13.344 | 13.220 |
| 2) Laufende Verbindlichkeiten aus Lieferungen und sonstige Leistungen | 3.655 | 3.923 | 3.824 | 3.947 | 4.148 | 3.602 | 4.311 | 5.466 | 5.578 | 5.042 | 2.850 |
| 3) Verbindlichkeiten aus Verkehrsleistungen | 495 | 407 | 391 | 455 | 559 | 475 | 320 | 328 | 352 | 235 | 350 |
| | 11.262 | 12.274 | 12.282 | 12.584 | 11.952 | 11.383 | 11.581 | 12.928 | 15.911 | 18.621 | 16.420 |