



**II-11111 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
Telefax 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5905/57-4-93

5126/AB

1993-09-07

ANFRAGEBEANTWORTUNG

zu 5110 J

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Rosenstingl und Kollegen vom 8. Juli 1993,

Zl. 5110/J-NR/1993, "das finanzielle Chaos bei den ÖBB"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten

Zu Frage 1:

"Wie interpretieren Sie den Widerspruch zwischen den folgenden Bestimmungen des Bundesbahngesetzes 1992:

§ 19(2) Es gelten nicht die haushaltsrechtlichen Bestimmungen des Bundes
(Inkrafttreten 1.1.1994)

§ 10(2) Insbesondere folgende Geschäfte unterliegen der Genehmigung des Aufsichtsrates
2. Aufnahme von Anleihen, Darlehen und Krediten, (...) Höchstbetrag übersteigt.
5. Investitionen, deren Anschaffungskosten (...) Betragsgrenze übersteigen
(Inkrafttreten 1.1.1993)

aufgrund dessen nunmehr argumentiert wurde, aus dem Inkrafttreten des §19(2) erst mit Beginn des nächsten Jahres sei zu folgern, daß bis dahin alles wie bisher abzuwickeln sei und damit der Aufsichtsrat keineswegs ein Genehmigungsrecht im Sinne der ihm bereits per 1.1.93 übertragenen Aufgaben habe und in welcher Form beabsichtigen sie das genannte Problem zu lösen?"

Aufgrund der Bestimmungen des § 25 Absatz 1 Bundesbahngesetz 1992 unterliegen die ÖBB im Geschäftsjahr 1993 hinsichtlich der Finanzgebarung noch vollinhaltlich den haushaltsrechtlichen Vorschriften des Bundes.

Was die Genehmigung bestimmter Geschäftsfälle gemäß § 10 Absatz 2 Bundesbahngesetz 1992 betrifft, so hat die Unternehmensleitung die vom Aufsichtsrat festgelegten Ingerenzen einzuhalten, wenn solche Geschäftsfälle eintreten, ansonsten ergibt sich diesbezüglich naturgemäß keine Mitwirkungsnotwendigkeit für den Aufsichtsrat.

- 2 -

Ferner ist gemäß Bundesbahngesetz 1992 sichergestellt, daß auch künftig die Kontrollmöglichkeit des Bundesministeriums für Finanzen gegeben ist, da es durch ein Mitglied im Aufsichtsrat vertreten ist.

Zu Frage 2:

"Wer ist Ihrer Meinung nach seit bzw. ab wann für jeweils welche finanziellen Transaktionen bzw. finanziell relevanten Entscheidungen der ÖBB verantwortlich?"

Die einschlägigen Haushaltsvorschriften des Bundes als auch das "alte" und "neue" Bundesbahngesetz regeln die Entscheidungs- und Zuständigkeitskompetenzen und damit auch die Verantwortung klar.

Zu den Fragen 3, 4 und 8:

"Ist es richtig, daß die von Ihnen angekündigten Milliardeninvestitionen im Bahnbereich wie folgt finanziert werden sollen:

Budget:	4,4 Mrd.S
Eurofima:	2,8 Mrd.S
Fahrparkratenkauf:	0,3 Mrd.S
Asfinag:	4,1 Mrd.S
Ratenkäufe:	6,0 Mrd.S

Summe: 17,6 Mrd.S

also nur mehr zu rund einem Viertel aus dem Bundesbudget gedeckt sind, hingegen zu mehr als der Hälfte den Schuldenstand der ÖBB weiter erhöhen werden?

Ist es richtig, daß sich damit der Anteil der außerbudgetären Finanzierungen an den Bahninvestitionen gegenüber vor 5 Jahren von 12,6 % auf 75 % erhöht hat und allein gegenüber dem Vorjahr eine Verdoppelung von 6,6 auf 13,2 Mrd.S festzustellen ist?

Welcher Anteil der genannten Investitionssummen für 1993 wurde bisher tatsächlich investiert und wie hoch sind daher die Verbindlichkeiten der ÖBB zum Ende des 2. Quartals 1993 gegenüber den einzelnen Gläubigern im Detail, wie hoch waren sie zum Jahresanfang 1993?"

Für Privatunternehmen zählen Finanzierungen aus den laufenden Einnahmen, aus den Abschreibungen, aus der Auflösung von Rücklagen und Rückstellungen, aus der Beanspruchung von Eigenkapital etc. und unter anderem auch durch die Aufnahme von Krediten bzw. Verschuldungen gegenüber Dritten, wozu auch kurzfristige Lieferantenkredite und Zahlungen auf Ziel, genauso wie das Eingehen von langfristigen Verbindlichkeiten in Form von Bankkrediten, zur ganz normalen Vorgangsweise für Investitionen.

- 3 -

Die aus jetziger Sicht abschätzbare Entwicklung der Schulden 1993 kann der Beilage entnommen werden.

Zu Frage 5:

"Ist es insbesondere richtig, daß ausgerechnet die - im Gegensatz etwa zu den ebenfalls außerbudgetären ASFINAG-Finanzierungen - jeglicher Kontrolle durch den Nationalrat entzogenen Ratenkauf-Finanzierungen gegenüber dem Vorjahr um 517 % (!) geradezu explodieren?"

Was die Kontrollmöglichkeiten der ÖBB betrifft, wären Sie durch die von der FPÖ vorgeschlagene Rechtsform einer AG für den Nationalrat nicht stärker als aufgrund der Rechtsform gemäß Bundesbahngesetz 1992.

Zu den Fragen 6 und 7:

"Ist es weiter richtig, daß gleichzeitig aber der offiziell zugegebene 'Bundeszuschuß' aus dem Budget an die ÖBB trotzdem in den letzten 5 Jahren um 20 % von rund 25 Mrd.S im Jahr 1988 auf nunmehr rund 30 Mrd.S geklettert ist?"

Welche Konsequenzen werden Sie ziehen, um den bisher - auch unter Berücksichtigung der zuletzt gesteigerten Investitionstätigkeit offensichtlich völlig unaufhaltsam wachsenden laufenden Zuschußbedarf der Bahn einzubremsen?"

Der von Ihnen als "Bundeszuschuß aus dem Budget an die ÖBB" genannte Betrag enthält einen Bundeszuschuß an Sozialtarifempfänger, an Subventionstarifempfänger, ein Leistungsentgelt für den Betrieb von Nebenbahnen und Zahlungen für Nahverkehre und den Schienenverkehrsweg. Alle diese Leistungen sind vom Nationalrat per Verordnung den ÖBB aufgetragen worden.

Das Bundesbahngesetz 1992 sieht keinen "Bundeszuschuß" an die Bahn vor sondern Leistungsverträge. Die von Ihnen als "Bundeszuschuß" bezeichneten Zahlungen sind von 1983 bis 1993 gemessen an den gesamten Nettosteuerereinnahmen des Bundes von 14,4 % auf 8,3 % gesunken (gem. BVA).

Zu Frage 9:

"Halten Sie es für vertretbar, daß die ÖBB derzeit - noch ohne Kontrollmöglichkeiten der künftigen Führung, ja auch des Nationalrates - einen gewaltigen Schuldenberg aufhäufen, der die künftige finanzielle Bewegungsfreiheit des Unternehmens Bahn von vorneherein in Frage stellt und daher im Zuge der Ausgliederung aus dem Bundeshaushalt eigentlich - genau konträr zu den tatsächlichen Entwicklungen - entschuldet werden müßte?"

- 4 -

Wie bereits oben ausgeführt, sind die Kontrollmöglichkeiten im Bundesbahngesetz genau geregelt. Ihren Vorwurf, die ÖBB würden unkontrolliert einen Schuldenberg aufhäufen, muß ich daher zurückweisen.

Zu Frage 10:

"Wie ist der Stand der Bewertung des Anlagevermögens der ÖBB, wann wird ein diesbezügliches Gutachten fertig vorliegen?"

Die Arbeiten zur Bewertung des Anlagevermögens der ÖBB sind in vollem Gange und werden voraussichtlich im Herbst 1993 abgeschlossen sein.

Zu Frage 11:

"Wie planen Sie - im Zusammenwirken mit dem Finanzminister - nach derzeitigem Stand die Zuführung des erforderlichen Eigenkapitals an die ÖBB hinsichtlich des Zeitraumes sowie der Höhe der Tranchen durchzuführen?"

Die Frage kann erst beantwortet werden, wenn das Gutachten zur Bewertung des Anlagevermögens fertiggestellt ist.

Zu Frage 12:

"Ist es richtig, daß die Länder und Gemeinden, die laut ÖBB-Gesetz zur Mitfinanzierung gemeinwirtschaftlicher Leistungen in finanzieller Hinsicht praktisch keine Vorsorge in ihren Budgetplanungen getroffen haben, und daher eine gewaltige Finanzierungslücke - insbesondere im Bereich Nahverkehr und Nebenbahnen - droht?"

Den Ländern und Gemeinden ist das neue österreichische Bundesbahngesetz formal seit der Inkraftsetzung Ende 1992, inhaltlich jedoch schon vorher bekannt, da es zur Begutachtung ausgesendet wurde.

Zu Frage 13:

"In welcher Form und mit welchem Erfolg haben Sie im Zuge der Finanzausgleichsverhandlungen auf eine entsprechende Umverteilung der Mittel im Hinblick auf die in Hinkunft von den Ländern und Gemeinden zu bezahlenden Leistungen - etwa im Sinne des diesbezüglichen Entschließungsantrages betreffend 'finanzielle Vorkehrungen zur Bewältigung der sich aus dem neuen Bundesbahngesetz für die Länder ergebenden finanziellen Belastungen' der FP-Bundesräte Dr. Kapral und Kollegen - Einfluß genommen?"

In Bezug auf die Finanzausgleichsverhandlungen darf ich auf die Zuständigkeit des Bundesministers für Finanzen verweisen.

- 5 -

Zu Frage 14:

"In welcher Form wird im Zuge der Verhandlungen über die künftigen Preise für bestellte gemeinwirtschaftliche Leistungen auf entsprechend wirtschaftliche Erbringung dieser Leistungen durch den Anbieter gedrängt?"

Auf die entsprechende wirtschaftliche Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Leistung seitens der Österreichischen Bundesbahnen wird dadurch Einfluß genommen, daß gemeinwirtschaftliche Leistungen nicht mehr wie bisher hoheitlich verordnet, sondern nach privatrechtlichen Grundsätzen durch Verträge ausgehandelt und bestellt werden, wie es im Geschäftsleben allgemein üblich ist.

Zu Frage 15:

"Wurden im Zusammenhang mit den Verhandlungen über die Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen auch - im Sinne der Trennung von Infrastruktur und Betrieb - die Übertragung der Betriebsführung auf Private (beispielsweise Privatbahnen, die fast durchwegs bessere Produktivitätskennzahlen aufweisen als die ÖBB) in Erwägung gezogen, wenn ja, mit welchem Ergebnis, wenn nein, warum nicht?"

Ja. Es gibt aber noch keine konkreten Ergebnisse.

Zu Frage 16:

"Beabsichtigen Sie, für einen Ausgleich des - infolge der nicht realisierten Kostenwahrheit zwischen Schiene und Straße - bei der Bestellung von gemeinwirtschaftlichen Verkehren durch Länder und Gemeinden verzerrten Konkurrenzverhältnisses Bus - Nebenbahn zu sorgen, wenn ja, durch welche Maßnahmen?"

Die - von Ihnen als "Bundeszuschuß" bezeichneten - Zahlungen des Bundes für Tarifiermäßigungen im Schienenverkehr stellen beispielsweise eine solche Maßnahme dar.

Es ist allerdings vordringliches Ziel der österreichischen Verkehrspolitik, die Kostenwahrheit zwischen Schiene und Straße möglichst rasch zu realisieren. In diesem Zusammenhang darf ich auch auf die Mitzuständigkeit des Finanz- und Wirtschaftsministers hinweisen.

Zu Frage 17:

"Welche Maßnahmen planen Sie, damit - falls es zu keiner entsprechenden Einigung mit den Ländern kommen sollte - nicht als Folge des neuen ÖBB-Gesetzes im nächsten Jahr der totale Zusammenbruch des öffentlichen Personennahverkehrs mangels entsprechender Finanzmittel eintritt?"

Ich sehe keinen Grund anzunehmen, daß infolge des neuen ÖBB-Gesetzes im Jahr 1994 der öffentliche Personennahverkehr total zusammenbrechen wird. Vielmehr

- 6 -

erhalten die Länder die Gelegenheit, ihre verbalen Forderungen durch entsprechende Leistungsverträge in Realität umzusetzen.

Zu Frage 18:

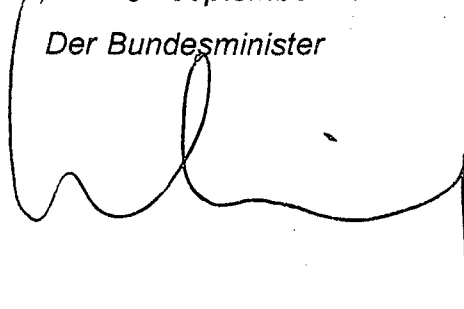
"Welche Belastungen für das Bundesbudget, welche Belastungen für sonstige öffentliche Haushalte und welche außerbudgetären Finanzierungen mit öffentlicher Haftung planen bzw. erwarten Sie durch Betrieb, Investitionen und Kapitalausstattung der ÖBB für das Jahr 1994, welche jeweils für die folgenden Jahre?"

Diese Frage kann erst dann beantwortet werden, wenn das Gutachten über die Bewertung des Anlagevermögens der Österreichischen Bundesbahnen vorliegt.

Beilage

Wien, am 6. September 1993

Der Bundesminister



ENTWICKLUNG DER VERSCHULDUNG 1993

	Eurofima	Fahrpark – Ratenkäufe	Fahrpark – Leasing	Sonstige Ratenkäufe	Summe
	– Beträge in Mio S –				
Status per 31.12.1992	9.235	3.188	676	2.666	15.765
<u>zuzüglich Neuverschuldung</u>					
Jänner – März	398	155	–	334	887
April	72	64	–	192	328
Mai	162	91	–	220	473
Juni	122	59	–	280	461
<u>Summe Neuverschuldung</u>	<u>754</u>	<u>369</u>	<u>0</u>	<u>1.026</u>	<u>2.149</u>
<u>abzüglich Rückzahlungen</u>					
Jänner – März	-246	-322	-12	-68	-648
April	-174	–	-4	-1	-179
Mai	-42	–	-7	–	-49
Juni	-86	–	-5	-1	-92
<u>Summe Rückzahlungen</u>	<u>-548 1)</u>	<u>-322</u>	<u>-28</u>	<u>-70</u>	<u>-968</u>
Status per 30.6.1993	<u>9.441</u>	<u>3.235</u>	<u>648</u>	<u>3.622</u>	<u>16.946</u>
zuzüglich noch geplante Neuverschuldung	1.708	109	–	3.363	5.180
abzüglich noch geplante Rückzahlungen	-293	–	-30	–	-323
voraussichtlicher Status per 31.12.1993	<u>10.856</u>	<u>3.344</u>	<u>618</u>	<u>6.985</u>	<u>21.803</u>

1) Kursänderungen bei Fremdwährungen (Yen, SFR) berücksichtigt.