



**II-14600 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

Pr.Zl. 18.030/5-4-1994

6668 IAB

**ANFRAGEBEANTWORTUNG**

1994-07-26

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

zu 6737 IJ

Ansober, Freundinnen und Freunde vom 26.5.1994,

Zl. 6737/J-NR/1994 "Finanzierung der ÖBB und ihrer Infrastruktur"

*Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:*

Zu Frage 1:

"Wie beurteilt der Verkehrsminister den Vergleich des Finanzstaatssekretärs ÖBB-Verstaatlichtendebakel?"

*Die vom Finanzstaatssekretär polemisch dargestellte Zahl hat mit einem Zuschuß an die ÖBB nichts zu tun, denn er enthält*

|  |                             |
|--|-----------------------------|
| <i>Bestellungen gemeinwirtschaftlicher Leistungen durch den Bund für Pendler, Schüler, Senioren, gefährliche Güter u.s.w.</i>  | S 7.62 Mrd                  |
| <i>Kosten für Eisenbahninfrastruktur<br/>(der Bund trägt auch die Kosten der Bundesstraßen, sodaß eine Kostentragung der Bahninfrastruktur nur zur Kostengerechtigkeit beiträgt)</i> | S 11.55 Mrd                 |
| <i>abzüglich Benützungsentgelt f. d.Eisenbahninfrastruktur.</i>  | <u>S 2.50 Mrd</u>           |
|  | <u>S 9.05 Mrd</u>           |
| <b>GESAMTBUDGET</b>  | <b>S 16.67 Mrd</b><br>===== |

*Der Fremdfinanzierungsrahmen für Infrastrukturinvestitionen belastet nicht das laufende Budget, stiftet aber Geldrückflüsse an Steuern, verschiedenen Transferzahlungen (Arbeitslosengeldern) usw.*

- 2 -

Zum Pensionsanteil darf vermerkt werden, daß dieser üblicherweise durch die Sozialversicherungsträger getragen und nicht dem einzelnen Unternehmen angelastet wird. Ein Zuschußbedarf wird damit den allgemeinen Sozialversicherungsausgaben zugerechnet und nicht dem Unternehmen. Es können lediglich diejenigen Pensionszusagen, die über das ASVG-Ausmaß hinausgehen, dem Unternehmen ÖBB als Direktzahler angelastet werden.

Zu Frage 2:

"Welche Detailauswirkungen wird die Reduzierung des Haftungsrahmens für die ÖBB von 16 auf 11 Milliarden haben? Welche Detailsprojekte werden dadurch zu kürzen sein?"

Die Reduzierung des Haftungsrahmens für die ÖBB erfolgte aufgrund des tatsächlich durchzuführenden Investitionsvolumens.

Zu Frage 3:

"Welche Finanzierungsvorhaben sind für 1994 aus den ASFINAG-Geldern, welche aus dem Haftungsrahmen für Investitionen geplant (mit konkreten Detailfinanzierungen, Zeitrahmen, Finanzzweck)?"

Die ASFINAG-Mittel, in Höhe von 2,8 Mrd S werden entsprechend dem ASFINAG-Gesetz für den Ausbau verwendet, für die Aufnahme der fehlenden Mittel dient der Haftungsrahmen für Infrastrukturinvestitionen. Die Detailfinanzierungen ergeben sich aus den Abrechnungsmodalitäten, die das Unternehmen ÖBB mit seinen Lieferanten abschließt.

Zu Frage 4:

"Welche langfristigen Finanzierungsdaten sind für die in Frage 4 angeführten Projekte in den Jahren 1995 und 1996 aus welchen Finanztöpfen geplant?"

Aus der Fragestellung ist mir nicht ersichtlich, um welche Projekte es sich dabei handelt.

- 3 -

Zu Frage 5:

*"Ist es richtig, daß die ÖBB derzeit Grundstücke im Ausmaß von 210 Quadratkilometer besitzt? Wenn ja, welche sind davon für die Betriebsführung notwendig? Zu welchem Anteil soll dieser Besitz in welchem Zeitraum abgetreten werden?"*

*Der überwiegende Teil der im Besitz der ÖBB stehenden Grundfläche sind Schienenverkehrswege, sonstige bebaute Grundstücke und Sicherheitsflächen (Schutzwälle und Böschungen).*

*Die Verwertung von nicht benötigten Grundstücken erfolgt durch die ÖBB gemeinsam mit dem Bundesminister für Finanzen unter Bedachtnahme auf höchstmögliche Erlöse.*

Zu Frage 6:

*"Ist es richtig, daß in der ÖBB bzw. im Verkehrsministerium Berechnungen über die Folgen der drastischen Verbilligung des LKW-Verkehrs (besonders Transitverkehrs) für den Fall eines EU-Beitritts vorliegen? Wenn ja, welche Umsatzeinbußen werden für diesen Fall für die ÖBB prognostiziert (mit dem Ersuchen um Beilage des Papiers)?"*

*Es ist nicht zu erwarten, daß ein EU-Beitritt zu drastischen Verbilligungen des LKW-Verkehrs führt. Die Besteuerung bestimmter Fahrzeuge zur Güterbeförderung, aber auch die Einhebung von Maut- und Benützungsgebühren für bestimmte Verkehrswege werden Verbilligungen des LKW-Verkehrs hintanhalten. Insbesondere ist darauf zu verweisen, daß die Frachtpreise für den LKW sich bereits am Kostenlimit bewegen.*

*Andererseits wird es für die europäischen Bahnen, wozu auch die ÖBB zählen, durch Effizienzsteigerungsmaßnahmen und Kooperationen in Betrieb und Marketing zu einer Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit kommen.*

Zu Frage 7:

*"Wieviele Bahnkilometer werden seit dem Fahrplanwechsel vom 29. Mai österreichweit täglich eingespart? Um welche konkreten Verbindungen handelt es sich?"*

- 4 -

*Mit Fahrplanwechsel vom 29. Mai 1994 wurden keine Strecken oder Streckenteile der ÖBB stillgelegt.*

Zu Frage 8:

*"Welcher Verhandlungsstand liegt bezüglich der Erhaltung der Neben- und Regionalbahnen vor? Wann werden die entsprechenden Entscheidungen fallen? Von welchen Ländern liegen bereits Finanzierungszusagen für welche Linien und in welcher Höhe vor?"*

*Die Gespräche mit den Ländern sind im Gange und weisen grundsätzlich darauf hin, daß eine Einigung erzielt werden kann. Wann jedoch die Entscheidungen seitens der Länder fallen werden, muß dort hinterfragt werden.*

Wien, am 20. Juli 1994

Der Bundesminister

