

Nr. 5110 N

II-10509 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

1993 -07- 08

A N F R A G E

der Abgeordneten Rosenstingl und Kollegen

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

betreffend: das finanzielle Chaos bei den ÖBB

Im Zuge der Einführung der neuen Organisationsstruktur der ÖBB kommt es offensichtlich zu erheblichen Unstimmigkeiten, zumal das Gesetz in einigen Bereichen widersprüchliche Interpretationen zuläßt. Insbesondere ist unklar, in welchem Ausmaß und ab welchem Zeitpunkt die volle Verantwortung der neuen Organe der ÖBB für finanzielle Entscheidungen greift bzw. wie lange noch die alten, dem Bundesbudget entsprechenden Regeln gelten.

Tatsächlich geht es hier aber nicht um formaljuristische Spitzfindigkeiten, vielmehr ist die Frage, wer Verantwortung für Ausgaben in Milliardenhöhe trägt, unverzüglich und endgültig zu klären, weil unzweifelhaft klar sein muß, welche Kompetenzen die nach den bekannt langen Verzögerungen nun endlich bestellten Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder tatsächlich haben.

Des weiteren ist bei genauerer Betrachtung des vom Verkehrsminister groß angekündigten Investitionsprogramms von rund 17 Mrd.S festzustellen, daß diese Mittel zum allergrößten Teil nicht im Budget sondern über die bekannt problematische Konstruktion der 'Ratenkäufe' sprich zusätzliche Verschuldung und andere außerbudgetäre Finanzierungsformen aufgebracht werden sollen. Dies ist insoferne besonders problematisch, weil hier, um das politische Ziel einer Begrenzung des 'Bundeszuschusses' auf 30 Mrd.S einzuhalten, der Schuldenstand kräftig erhöht wird. Dies alles geschieht vor dem Hintergrund der im Zuge der Ausgliederung aus dem Budget erforderlichen Entschuldung bzw. Zuführung von Eigenkapital und bevor noch die Bewertung des Anlagevermögens für die Eröffnungsbilanz vorliegt und engt den ohnedies beschränkten finanziellen Handlungsspielraum der neuen Organe schon jetzt weiter ein.

fpc106/öbbfin2.ros.

DVR 0717193

Auf der anderen Seite zeigt sich, daß im Bereich der Einnahmen, wo eine erhebliche Summe – für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen – von Ländern und sonstigen Interessierten kommen sollte, keinerlei finanzielle Vorkehrungen getroffen wurden, zumal diese Aufgabenverschiebung beim Finanzausgleich auch nicht berücksichtigt wurde. Es droht hier also ein ähnliches Fiasko wie seinerzeit bei der Finanzierung der Landeslehrer, wo letztlich der Bund neuerlich als Zahler einspringen mußte oder aber der Zusammenbruch des öffentlichen Nahverkehrs, insbesondere im ländlichen Raum.

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

Anfrage:

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?

2. Wer ist Ihrer Meinung nach seit bzw. ab wann für jeweils welche finanziellen Transaktionen bzw. finanziell relevanten Entscheidungen der ÖBB verantwortlich?
3. 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?

4. 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?
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?
6. 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?
7. Welche Konsequenzen werden Sie ziehen, um den bisher – auch unter Berücksichtigung der zuletzt gesteigerten Investitionstätigkeit offensichtlich völlig unaufhaltsam wachsenden laufenden Zuschußbedarf der Bahn einzubremsen?

8. 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?
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?
10. Wie ist der Stand der Bewertung des Anlagevermögens der ÖBB, wann wird ein diesbezügliches Gutachten fertig vorliegen?
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?
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?
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?

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?
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?
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?
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?
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 ?

Wien, am 8.7.1993

fpc106/öbbfin2.ros.

DKR 0717193