

II-94 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 65 11

1990 -11- 2 2

A n f r a g e

der Abgeordneten Ing. Schwärzler
und Kollegen

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr
betreffend Bahnausbau in Vorarlberg

Nach Angaben des ÖBB-Bediensteten und ÖGB-Landesvorsitzenden LAbg. Willi Pröckl in der Neuen Vorarlberger Tageszeitung vom 7. November 1990 ist der zweigleisige Ausbau der Strecke Feldkirch bis Bludenz "fast zum Stillstand gekommen", weil 150 Millionen Schilling, die bereits vor zwei Jahren für den Ausbau des Streckennetzes im Vorarlberger Oberland zugesagt waren, nicht mehr vorhanden sind. Der Erstunterzeichner fordert, daß seitens der ÖBB sofort aufgeklärt wird, in welche Kanäle dieses Geld verschwunden ist. LAbg. Pröckl erklärte weiters, daß die ÖBB derzeit "praktisch zahlungsunfähig" sind. Nach den Angaben Pröckls schuldet die ÖBB Baufirmen Millionenbeträge für durchgeführte Arbeiten. Nach Angaben der Vorarlberger Nachrichten vom 8. November 1990 beläuft sich die Höhe der tatsächlich offenen Rechnungen auf 50 Millionen Schilling. Nach weiteren Angaben von LAbg. Pröckl in den Vorarlberger Nachrichten vom 8. November 1990 hält dieser auch die Vorbereitungen für die Einführung des Taktfahrplanes ab Juni 1991 und die Planungen für den weiteren zweigleisigen Ausbau zwischen Bludenz und Braz bis 1994 für unzureichend. Als Grund für diese Situation nannte Landtagsabgeordneter Pröckl u.a., daß "die Volkspartei auf Bundesebene gebremst und immer zu wenig Mittel für den Ausbau freigegeben" habe. Ebenso versuchte ÖBB-Generaldirektor Übleis in den Vorarlberger Nachrichten vom 9. November 1990 und in einem Hörfunk-Interview mit dem Landesstudio Vorarlberg den Eindruck zu erwecken, daß aufgrund politischer Entscheidungen die notwendige Budgetvorsorge für das Jahr 1990 nur unzureichend getroffen worden sei. Wie sich aus den Unterlagen zur Budgeterstellung für den Bundesvoranschlag 1990 nachweisen läßt, haben die ÖBB selbst bzw. das Bundesministerium für

öffentliche Wirtschaft und Verkehr für den Bundesvoranschlag 1990 ursprünglich nur einen Bedarf von 450 Millionen Schilling für den Nahverkehr, d.i. eine Reduzierung gegenüber dem Bundesvoranschlag 1989 um 201 Millionen Schilling, angemeldet. Erst bei den Ministerverhandlungen zum BVA 1990 wurden die Investitionsmittel für den Nahverkehr entgegen dem ursprünglichen Antrag der ÖBB um 100 Millionen Schilling auf 550 Millionen Schilling erhöht. Aussagen, daß die ÖBB nicht die für den Nahverkehr geforderten Mittel bekommen hätten, entbehren jeglicher Grundlage und dienen ausschließlich der politischen Verschleierung der Fehldispositionen der ÖBB. Darüber hinaus ist festzuhalten, daß die Infrastrukturmaßnahmen für den Nahverkehr vertraglich zwischen Bund und Ländern vereinbart sind und vom Ministerrat und vom Hauptausschuß des Nationalrates beschlossen sind. Auch hinsichtlich der von der ÖBB in den kommenden Jahren aufzubringenden Mittel für den Ausbau der Arlbergbahn aus dem Budget wurde im Rahmen der Finanzierungsvereinbarung für die erste Bauphase der "Neuen Bahn" eine eindeutige Festlegung getroffen, für deren Einhaltung die ÖBB verantwortlich ist. Die jeweils für den Ausbau vorgesehenen Summen beruhen ausschließlich auf den Finanz- und Investitionsplanungen der ÖBB. Die Schwierigkeiten beim Infrastrukturausbau in Vorarlberg machen also nur deutlich, daß die Unternehmensführung der ÖBB nicht in der Lage ist, die eigenen unternehmenspolitischen Zielsetzungen umzusetzen. Die oben aufgezeigten Mängel beim Bahnausbau in Vorarlberg scheinen den unterzeichneten Abgeordneten auch ein hinreichender Grund dafür zu sein, daß der Rechnungshof im Rahmen seiner laufenden Prüfungstätigkeit der finanziellen Bedeckung von Investitionsvorhaben der Bahn ein besonderes Augenmerk schenken muß. Der zuständige Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat gegebenenfalls in seiner Verantwortung eine gesonderte Prüfung der ÖBB zu verlangen.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten in diesem Zusammenhang an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende

- 3 -

A n f r a g e:

1. Wird der zweigleisige Ausbau der Strecke Feldkirch bis Bludenz zeitgerecht bis 1992 fertiggestellt?
2. Wenn nein, warum nicht?
3. Stimmt es, wie der ÖBB-Bedienstete Landtagsabgeordneter Pröckl in der Neuen Vorarlberger Tageszeitung vom 7. November 1990 behauptet hat, daß die ÖBB "derzeit praktisch zahlungsunfähig" sind?
4. Wie hoch ist der Betrag, den die ÖBB den beim Ausbau der Strecke Feldkirch-Bludenz tätigen Unternehmen derzeit schulden?
5. Welches Zahlungsziel wird derzeit (November 1990) bei der Bezahlung offener Rechnungen von den ÖBB durchschnittlich in Anspruch genommen?
6. Mit Jahresende 1989 betrugen die offenen Verpflichtungen zu Lasten des nächstfolgenden Finanzjahres bei den österreichischen Bundesbahnen 5,573 Milliarden Schilling. Wie hoch wird die Summe der offenen Verpflichtungen zu Lasten des nächsten Finanzjahres bei den österreichischen Bundesbahnen zum Jahresende 1990 voraussichtlich sein?
7. In welchem Ausmaß ist die Bedeckung der 1990 durchgeführten Investitionen aus dem Bundesvoranschlag 1990 gesichert?
8. Wofür wurden jene 150 Millionen Schilling, die laut Aussage des ÖBB-Bediensteten Landtagsabgeordneten Pröckl vor zwei Jahren für den Ausbau des Streckennetzes im Vorarlberger Oberland zugesichert waren, verwendet?
9. Wird der bis 1994 vorgesehene zweigleisige Ausbau der Bahn zwischen Bludenz und Braz zeitgemäß abgeschlossen sein?

- 4 -

10. Von LAbg. Pröckl wurde der massive Verdacht ausgesprochen, daß Investitionsvorhaben seitens der ÖBB in Auftrag gegeben wurden, ohne daß dafür eine finanzielle Bedeckung aus dem Bundesvoranschlag gesichert war. Sind Sie bereit, zur Klärung dieses Verdachtes eine Sonderprüfung durch den Rechnungshof in die Wege zu leiten?

11. Wenn nein, warum nicht?