

1234/AB

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Anschöber, Freundinnen und Freunde vom
20. September 1996, Nr. 1255/J-NR/1996,
"Entschuldung der ÖBB"

Gemäß Art. 52 Abs. 1 B-VG und § 90 erster Satz des Geschäftsordnungsgesetzes 1975 ist der Nationalrat befugt, die Geschäftsführung der Bundesregierung zu überprüfen, deren Mitglieder über alle Gegenstände der Vollziehung zu befragen und alle einschlägigen Auskünfte zu verlangen. § 90 zweiter Satz des Geschäftsordnungsgesetzes 1975 präzisiert die "Gegenstände der Vollziehung" - also die Gegenstände des Fragerechtes - unter Verwendung des Wortlautes des § 2 Abs. 3 des Bundesministeriengesetzes 1973. Demgemäß sind darunter zu verstehen: "Regierungsakte, Angelegenheiten der behördlichen Verwaltung oder der Verwaltung des Bundes als Träger von Privatrechten."

Für den Umfang der Pflicht zur Beantwortung einer parlamentarischen Anfrage ist daher vor allem von Bedeutung, ob die Frage einen „Gegenstand der Vollziehung“ betrifft.

Das in Art. 52 Abs. 1 B-VG niedergelegte Fragerecht und die ihm korrespondierende Informationspflicht sollen die Volksvertretung in die Lage versetzen, sich ein Urteil darüber zu bilden, ob die Regierungsgeschäfte den von der Volksvertretung beschlossenen Gesetzen gemäß, desgleichen aber, ob sie darüber hinaus auch den politischen Intentionen der Volksvertretung entsprechend geführt werden. Sie finden daher ihre Grenze in den Ingerenzmöglichkeiten, über die die Bundesregierung und ihre einzelnen Mitglieder in ihrem jeweiligen Wirkungsbereich verfügen.

Eine parlamentarische Anfrage im Zusammenhang mit einem im Eigentum des Bundes stehenden Unternehmen ist damit so weit vom Interpellationsrecht gemäß Art. 52 Abs. 1 B-VG ("Vollziehung des Bundes") erfaßt, als in den Organen dieser Unternehmen Verwaltungsorgane tätig werden. Konsequenterweise unterliegen daher auch nur die Handlungen von Verwaltungsorganen in den Organen von Unternehmen der parlamentarischen Interpellation.

Nicht vom Interpellationsrecht umfaßt sind jedoch Handlungen, die von geschäftsführenden Unternehmungsorganen selbst gesetzt werden.

Ihre Fragen 2, 5 und 6 beziehen sich aber ausschließlich auf Handlungen von Unternehmensorganen und wären daher auch von diesen zu beantworten. Ich habe daher Ihre Anfrage an die ÖBB weitergeleitet. Die entsprechende Stellungnahme darf ich Ihnen in der Beilage zur Kenntnis bringen.

Die in meinen Verantwortungsbereich fallenden Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1 :

"Wurde der ÖBB in den vergangenen Jahren seitens Ihres Ressorts die Entschuldung zugesagt? Wenn ja, wann erfolgten diese Zusagen von wem?"

Nein.

Zu Frage 3:

"Warum kam es zu keiner Entschuldung, sondern als nicht einmal scheinbare Kompensation zur Ermöglichung von Grundstücksgeschäften, die aber realistischer Weise lediglich den Zinsendienst für die erdrückende Schuldenlast decken können?"

Die Kapitalausstattung der ÖBB kann als ausreichend angesehen werden und von einer erdrückenden Schuldenlast kann keine Rede sein, da seit finanzieller Wirksamkeit des Bundesbahngesetzes 1992 von den ÖBB jährlich Gewinne erwirtschaftet werden.

Die Meinung, daß die Erlöse aus Grundstücksverkäufen "lediglich den Zinsdienst für die erdrückende Schuldenlast decken können", kann nicht geteilt werden, da die erzielbaren Verkaufserlöse aus Grundstücksveräußerungen von der Entwicklung des Grundstücksmarktes abhängen und angesichts der Langfristigkeit vieler Veräußerungsvorhaben eine Prognose des Gesamterlöses aller möglichen Grundstücksverkäufe gar nicht seriös möglich ist.

Zu Frage 4:

"Warum kam es im Gegensatz zur Deutschen Bahn zu keiner Finanzierung einer Erneuerung des Wagenparks durch die Öffentliche Hand? Wie hoch würden die Kosten bei Übernahme der deutschen Aktion für den Bund liegen?"

Eine Finanzierung der Erneuerung des gesamten Wagenparks durch die öffentliche Hand wäre eine nicht EU-konforme Wettbewerbsverzerrung, die meinen Informationen nach auch in Deutschland nicht stattfindet. Eine Erneuerung der Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs erfolgt auch in Österreich durch Mitfinanzierung durch die öffentliche Hand, wozu indirekt der Bund durch gemeinwirtschaftliche Leistungsbestellungen beiträgt und direkt z.B. das Land Niederösterreich durch einen Verkehrsdienstvertrag entsprechend den EU-Normen beiträgt.

Auch die Bundesländer Burgenland und Vorarlberg tragen durch ihre gemeinwirtschaftliche Leistungsbestellung indirekt zur Erwirtschaftung von Abschreibungen des Wagenparks bei.

Zu Frage 7:

"Welche Schwierigkeiten sieht der Verkehrsminister für die ÖBB durch die Liberalisierungsschritte der EU beim Schienennetz? Welche Konkurrenzfaktoren werden dadurch erwartet? Welche Zusatzkosten werden dadurch prognostiziert?"

Durch die Liberalisierungsschritte der EU werden nicht nur neue Konkurrenten, sondern auch neue Märkte erschlossen, die es für die Österreichischen Bundesbahnen zu gewinnen gilt. Da die Liberalisierung eine lebende Materie ist, kann nicht allgemein festgehalten werden, welche Konkurrenzfaktoren und Zusatzkosten sich er-

geben, da jeder Liberalisierungsschritt auch einen viel größeren Markt als den österreichischen Anteil davon öffnet und damit große Marktchancen sich bieten, wenn die Bahn diese Märkte erschließt.