

4326/AB XXI.GP

Eingelangt am: 18.11.2002

Bundesminister für Finanzen

Auf die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4328/J vom 19. September 2002 der Abgeordneten Helmut Dietachmayr und Kollegen, betreffend Sparpaket für die ÖBB, beehre ich mich Folgendes mitzuteilen:

Zu 1.:

Nein, das ist nicht richtig. Der Generalverkehrsplan Österreich sieht im Bereich der Schieneninfrastruktur in einem ersten Maßnahmenpaket Investitionen von jährlich rund 1,16 Mrd. € für die Jahre von 2002 bis 2006 sowie von jährlich rund 1,0 Mrd. € für die Zeit von 2007 bis 2011 vor.

Zu 2.:

Der Bund leistet an die Bahn jährlich Zuschüsse zum Betrieb der Infrastruktur, zu Investitionen, zu gemeinwirtschaftlichen Leistungen und zum Pensionssystem der ÖBB von insgesamt rund 3,3 Mrd. €. Der in Frage 2 zitierte Betrag von rund 1,3 Mrd. € umfasst lediglich die Beiträge aus dem Bundesbudget zum Bereich Infrastruktur. Ich möchte in diesem Zusammenhang betonen, dass Ziel der notwendigen strukturellen Reformen

sowie der Rationalisierungsmaßnahmen im operativen Bereich einerseits die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens vor dem Hintergrund eines zunehmend liberalisierten Marktes und andererseits das Erreichen eines möglichst hohen Eigenfinanzierungsgrades insbesondere im Bereich der Infrastruktur sein muss.

Zu 3.:

Zur Finanzierung der Investitionen des Generalverkehrsplans hat die Bundesregierung mit Beschluss vom 8. März 2002 den Finanzierungsrahmen der Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesellschaft entsprechend aufgestockt. Aufgrund der derzeit geltenden Regelung ist die Finanzierung dieses Investitionspaketts durch das Benützungsentgelt und über einen in etwa konstanten Bundeszuschuss von rund 72 Mio. € jährlich sichergestellt. Eine Finanzierungslücke besteht daher nicht.

Zu 4. und 5.:

So wie bei allen anderen europäischen Bahnen ist nicht davon auszugehen, dass die Infrastruktur der Österreichischen Bundesbahnen ohne staatliche Zuschüsse errichtet und betrieben werden kann. Nichtsdestotrotz sollte, wie bereits erwähnt, ein möglichst hoher Eigenfinanzierungsgrad angestrebt werden.

Zu 6. bis 8.:

Aufgrund der im Punkt 3 dargelegten Finanzierungsregelung ist weder eine stärkere Verschuldung der ÖBB noch eine Einstellung von Projekten des Generalverkehrsplans zu erwarten.

Zu 9. bis 11.:

Die im internationalen Vergleich relativ schlechten Leistungs- und Produktivitätskennzahlen unterstreichen den Reformbedarf bei den Österreichischen Bundesbahnen. Die erforderlichen strukturellen Änderungen bleiben jedoch künftigen Entscheidungen vorbehalten. Allfällige finanzielle Auswirkungen können daher derzeit nicht bewertet werden.