

4346/AB XXI.GP

Eingelangt am: 19.11.2002

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4329/J-NR/2002 betreffend Sparpaket für die ÖBB, die die Abgeordneten Dietachmayr und Genossinnen am 19. September 2002 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Bevor ich auf die Fragen im einzelnen näher eingehe, stelle ich eine allgemeine Bemerkung voran, welche die grundsätzliche Finanzierungsproblematik der Finanzierung des Infrastrukturbereiches der ÖBB deutlich zeigt.

Nach der Umgründung der ÖBB neu in eine selbständige Kapitalgesellschaft, betrug der Bundeszuschuss für die Infrastruktur noch € 839,37 Mio. Dieser wurde trotz des gegebenen Bedarfes laufend gekürzt, sodass dieser im Jahre 2000 nur mehr € 679,49 Mio betrug. Dafür wurde die ÖBB ermächtigt, sich auf Rechnung und im Namen des Bundes zu verschulden, sodass der Schuldenstand des Infrastrukturbereiches von ursprünglich € 319,76 Mio (1994) auf nunmehr € 3,88 Mrd. (2001) stieg. Erst im Jahre 2001 konnte der Schuldenstand durch eine ausreichende Budgetierung gleich gehalten werden, detto 2002.

Fragen 1, 7 und 8:

Ist es richtig, dass die Investitionen gemäß dem Generalverkehrsplan der Bundesregierung einen Finanzierungsbedarf von 2,5 bis 3 Milliarden Euro jährlich erfordern?

Auf welche Aus- und Neubauvorhaben und sonstige Projekte muss aufgrund der Finanzierungslücke verzichtet werden?

Was werden Sie unternehmen, damit der Ausbau der Westbahn, der Ausbau der Koralmbahn und etliche Projekte des Generalverkehrsplanes nicht eingestellt werden müssen?

Antwort:

In dem im Jänner 2002 durch die damalige Verkehrsministerin Dipl.-Ing. Dr. Monika Forstinger präsentierten Generalverkehrsplan Österreich (GVP-Ö) sind Schieneninfrastrukturprojekte mit einem Investitionsvolumen von insgesamt € 29,9 Mrd enthalten. Diese gliedern sich in bereits übertragene bzw. in Bau befindliche Projekte (Paket 0) mit einem ausstehenden Investitionsvolumen ab 2002 von € 5,3 Mrd , in das Paket 1a (Projekte mit Baubeginn ab 2002 bis 2006) mit einem

Investitionsvolumen von € 5,6 Mrd, in das Paket 1b (Projekte mit Baubeginn ab 2007 bis 2011) mit einem Investitionsvolumen von € 6,8 Mrd und in das Paket 2 (Projekte mit Baubeginn ab 2012 bzw. 2021) mit einem Investitionsvolumen von € 12,4 Mrd.

Für die Realisierung der Schieneninfrastrukturprojekte gemäß dem GVP-Ö sind in den Jahren 2002 bis 2011 jährliche Investitionen in der Höhe von € 1,2 Mrd bis € 1,9 Mrd vorgesehen, was einer durchschnittlichen jährlichen Investitionshöhe von rd. € 1,6 Mrd entspricht.

Die Finanzierung des Paketes 0 war durch den ursprünglich vorhandenen SCHIG-Finanzierungsrahmen gegeben. Durch die Aufstockung des SCHIG-Rahmens, welche mit Ministerratsbeschluss vom 8. März 2002 erfolgte, wurde auch die Finanzierung des Paketes 1a sichergestellt. Dadurch ist die Realisierung wichtiger Großprojekte am Donaukorridor (z.B. Neubaustrecke Wien St. Polten), an der Pontebbanaachse (z.B. zweigleisiger Ausbau der Pottendorferlinie, Bestandsanierung Semmering, weitere Bauabschnitte der Koralmbahn), an der Tauernachse (z.B. zweigleisiger Ausbau Steinbach - Schlossbachgraben und Kolbnitz - Pusarnitz), an der Pyhrn/Schoberachse (z.B. Ausbauprojekte auf den Strecken Wels - Passau und Linz - Selzthal, Schleife Selzthal, zweigleisige Ausbauprojekte im Abschnitt Graz - Spielfeld-Strass) und im Raum Wien (z.B. Schweizergartenschleife) möglich. Darüber hinaus sind im Paket 1a Investitionen in Bahnhöfe, in den Nahverkehr und in die Tunnelsicherheit sowie die bis zum Jahr 2006 erforderlichen Basisinvestitionen zur Erhaltung und Verbesserung des bestehenden Grundnetzes enthalten.

Die Finanzierung der Pakete 1b und 2 des GVP-Ö, die neben vielen Großprojekten auch die ab dem Jahr 2007 erforderlichen Basisinvestitionen in das Grundnetz enthalten, ist (derzeit) nicht gesichert. Eine Zurückstellung bzw. Verringerung der Basisinvestitionen hätte sukzessive einen dramatischen Anstieg des Erhaltungsaufwandes zur Folge.

Fragen 2,3,4,5, und 6:

Wie stehen Sie zum Vorschlag Ihres Parteikollegen - Finanzminister Mag. Grasser- den Staatszuschuss an die Bahn bei 1,3 Milliarden Euro einzufrieren bzw. noch weiter abzusenken?

Wie hoch ist tatsächlich die bestehende Finanzierungslücke?

Ist es richtig, dass künftig die Bahn-Investitionen aus eigener Kraft der ÖBB zu finanzieren sind? Falls ja, wie kann die ÖBB so hohe Geldsummen aus eigener Kraft aufreiben?

Befürworten sie angesichts der bereits hohen Verbindlichkeiten eine noch stärkere Verschuldung der ÖBB?

Antwort:

Das Einfrieren des Bundeszuschusses auf einer Höhe von € 1,3 Mrd. hat nichts mit einem Investitionsstopp zu tun, sondern soll helfen, im Aufwandsbereich der ÖBB Rationalisierungssignale zu setzen. Für Investitionszwecke steht der SCHIG-Rahmen ungekürzt zur Verfügung. Verbunden mit der Eigenkapitalausstattung der ÖBB gibt es daher keine Finanzierungslücke im Jahr 2002.

Es ist richtig, dass der Absatzbereich der ÖBB sich aus eigener Kraft zu finanzieren hat das musste er auch bereits in der Vergangenheit. Überlegenswert ist ein Anteil des Absatzbereiches an Infrastrukturfinanzierungen, um auch in diesem (Monopol Bereich) Anreize für Rationalisierungen zu setzen.

Fragen 9,10,11,12,13,14 und 15:

Wird es zu einer Neustrukturierung der Bahn samt Eingliederung der staatlichen Bahn-Finanzierungsgesellschaften, wie etwa der SchiG (Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft) mit Verbindlichkeiten in Höhe von 4,1 Milliarden Euro kommen?

Unterstützen Sie den ÖBB-Vorstand der die, aus der Übernahme der SchiG-Schulden resultierenden Zinslast von jährlich rund 250 Millionen Euro aus dem Budget verlangt?

Falls nein, warum nicht?

Was werden Sie unternehmen, damit die Staatszuschüsse an die Bahn nicht reduziert werden?

Werden Sie sich gegen einen weiteren Personalabbau bei der ÖBB einsetzen?

Falls nein, warum nicht?

Auf welche Art und Weise soll in den nächsten Jahren wie viel Personal tatsächlich abgebaut werden?

Antwort:

Es gibt mehrere Möglichkeiten, das Infrastrukturpaket der EU umzusetzen, die von einer völligen Teilung der ÖBB bis zu einer strategischen Holding reichen. An eine Zerschlagung der ÖBB war und ist jedoch nicht gedacht.

Die SCHIG-Verbindlichkeiten werden auch bei Eingliederung in die ÖBB aus dem Benutzungsentgelt des Absatzbereiches refinanziert, so sieht es das SCHIG-Modell seit 1997 vor.

Die auf die SCHIG-Schulden entfallende Zinslast wurde schon immer durch einen Bundeszuschuss aus Kap. 65 finanziert. Die Frage nach dem Personalabbau bei den ÖBB stellt sich nicht für den Eigentümer, sondern für den Vorstand und den Aufsichtsrat im Rahmen der operativen Geschäftsplanung.

Gemäß § 12 BB-G 1992 habe ich auf diese Geschäftstätigkeit keinerlei Einfluss.

Das Unternehmen ÖBB wurde mit dem Bundesbahngesetz (BBG 92) ab 1.1.1993 hinsichtlich seines Absatzbereiches, also des Personen- und Güterverkehrs, in die wirtschaftliche Unabhängigkeit entlassen. Aufgrund der zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des § 1 BBG 92 obliegt daher die Tarifgestaltung im Personen- und Güterverkehr sowie die Führung oder Nicht-Führung von Zügen der ausschließlichen Entscheidung des Managements der ÖBB (kaufmännischer Bereich).

Einflussnahmen durch den Verkehrsminister sind daher nicht möglich. Das ehemals weit gefasste Weisungsrecht des Bundesministers ist gemäß § 12 BBG 92 auf allgemeine verkehrspolitische Grundsatzweisungen und auf Anweisungen im Katastrophenfall eingeschränkt worden.

Ebenso unterliegt die Wahl von Geschäftsfeldern oder Marktstrategien der freien Entscheidung des Managements der ÖBB (Vorstand) und wird nur durch die Grenzen der Geschäftsordnung des Vorstandes eingeschränkt, die bestimmte Tätigkeiten und Maßnahmen von der Zustimmung des Aufsichtsrates abhängig machen kann. Ausnahmen sind - wie oben erwähnt - nur in den sehr ein-

geschränkten Fällen des § 12 BBG (Verkehrspolitische Weisung und Weisung im Falle von Naturkatastrophen) möglich. Solche Weisungen sind jedoch auch durch den Weisungsgeber (= Bund) in jedem Einzelfall anzuordnen und auch gesondert an die ÖBB zu bezahlen.

Beilage



Entwicklung der Bankverbindlichkeiten - Infrastruktur in Mrd. ATS

