

1. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

8. April 1952

401/A.B.  
zu 444/JA n f r a g e b e a n t w o r t u n g

Zur Anfrage der Abg. L a k o w i t s c h und Gen., betreffend die Gebarung der Österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1952, teilt Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Betriebe Dipl.-Ing. W a l d - b r u n n e r folgendes mit:

"Die Herren Abgeordneten verweisen in ihrer Anfrage selber darauf, dass im Budget 1952 - das vom Nationalrat ordnungsgemäss beschlossen wurde - 1.100 Millionen Schilling Mehreinnahmen aus der Gütertariferhöhung enthalten sind. Über die Möglichkeit und Notwendigkeit einer Mehreinnahme in diesem Ausmasse aus der Gütertariferhöhung 1952 war übrigens vor Einbringung des Budgetentwurfes durch den Herrn Bundesminister für Finanzen im Parlament eine Vereinbarung der beiden Regierungsparteien zustandegekommen. Wie allgemein bekannt ist, konnte diese Gütertariferhöhung nur mit grosser Verspätung beschlossen werden und auch dann nur in wesentlich geringerem Ausmasse, als ursprünglich vorgesehen war. Die Wirtschaft, von deren Opfern in dieser Tarifsache die Herren Abgeordneten sprechen, hat sich auf diese Art durch vier Monate überhaupt jegliche Mehrzahlung erspart und wird mit der Inkraftsetzung der neuen Tarife am 1. Mai d. J. nicht nur wesentlich weniger zu zahlen haben, als die Gesteungskosten der Österreichischen Bundesbahnen sind, sondern auch weniger als in den meisten anderen Ländern.

Das Bundesministerium für Finanzen hat bei Festsetzung der monatlichen Zuschüsse an die Österreichischen Bundesbahnen diese Mindereinnahmen aus der verspäteten und unzulänglichen Gütertarifreform, die für das Jahr 1952 mindestens 600 Millionen Schilling ausmachen, nicht berücksichtigt. Dadurch ist eine sehr ernste und allgemein zu bedauernde Störung im Haushalt der Österreichischen Bundesbahnen eingetreten. Vor allem sind seit Beginn dieses Jahres namhafte Zahlungsrückstände aufgelaufen, die sich zum Teil auf Leistungen aus dem Vorjahre beziehen und in den ersten Monaten 1952 entsprechend den vereinbarten Bedingungen zu den fälligen Terminen zu begleichen gewesen wären. Da mehr als 90 % der veranschlagten Betriebsausgaben unmittelbar mit der Betriebsführung und mit der Erhaltung der Betriebssicherheit zusammenhängen und auch die restlichen Betriebsausgaben zum Teil unerlässliche Erneuerungsaufwendungen enthalten, sind einer Einschränkung relativ enge Grenzen gezogen. Hieraus folgt, dass nicht einflussende Einnahmen im Betrage von 600 Millionen Schilling zu einer Erhöhung des budge-

tierten Betriebsabganges und damit eben zu höheren Bundeszuschüssen führen müssen. Das Budget der Bundesbahnen und ihre Ausgaben sind, wie gesagt, vom Nationalrat beschlossen worden, die Verwaltung der Österreichischen Bundesbahnen hat sich daran zu halten, das Bundesministerium für Finanzen hat jedoch diese Tatsachen bisher nicht entsprechend berücksichtigt.

Im besonderen beantworte ich die gestellten Fragen wie folgt:

ad 1) Die mit dem Hinweis auf den Personalstand des Jahres 1937 erhobene Anklage gegen die heutige Personalpolitik der Österreichischen Bundesbahnen bricht bei sachlicher Prüfung in sich zusammen.

Der notwendige Personalstand einer Eisenbahn hängt zu einem Gutteil von der zu erbringenden Verkehrsleistung ab. So betrug der Personalstand der Österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1936 im Jahresdurchschnitt 55.537, im Jahre 1937 aber 56.903 Köpfe. Im Jahre 1937 wurden 60 Millionen Reisende befördert und 4,3 Milliarden Nettotonnenkilometer im Güterverkehr gefahren. 1951 wurden demgegenüber 123 Millionen Reisende befördert und 6,6 Milliarden Nettotonnenkilometer erbracht. Berücksichtigt man noch, dass das derzeitige Urlaubs- und Feiertagsgesetz ein Mehr von 2.000 Bediensteten bei den Österreichischen Bundesbahnen erfordert, und bedenkt man, dass die Wiederaufbauarbeiten in den Werkstätten und auf der Strecke zusätzliche Kräfte erfordern, so kann von einem überhöhten Personalstand füglich nicht gesprochen werden.

Die starke Senkung des Personalstandes, die seit dem Jahre 1946 vorgenommen wurde, hat zwangsläufig auch eine Erhöhung des Standes an Pensionisten mit sich gebracht. Wie dabei vorgegangen wurde, lässt folgende Gegenüberstellung erkennen:

In der Zeit von 1929 bis 1937 hat sich die Zahl der Aktiven bei den Österreichischen Bundesbahnen um rund 30.000 vermindert, die Zahl der Pensionisten um 20.000 erhöht. Vom Jahre 1946 bis 1951 hat sich die Zahl der Aktiven demgegenüber um 40.000 vermindert und die Zahl der Pensionisten nur um 10.000 erhöht.

Die von der Verwaltung der Österreichischen Bundesbahnen im gegenwärtigen Zeitpunkt betriebene Personalpolitik geht dahin, Beamte, solange sie körperlich und geistig im Vollbesitz ihrer Kräfte sind und den Anforderungen des Dienstes gerecht werden, im Dienste zu belassen. Die Generaldirektion hat daher angeordnet, dass Ruhestandsversetzungen von Bediensteten vor Vollendung des 60. Lebensjahres nur mit ihrer Zustimmung vorgenommen werden dürfen. Es muss aber bemerkt werden, dass dem Lok-, Verschub- und Zugbe-

3. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

8. April 1952

gleitungspersonal schon in der Monarchie eine begünstigte Dienstzeitberechnung für die Ermittlung des Ruhegemusses zuerkannt wurde.

Der Entlohnung der Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen ist das Leistungsprinzip zugrundegelegt. Dieses Prinzip wurde bei den Österreichischen Bundesbahnen ebenso wie überall sonst im öffentlichen Dienst durch die linearen Teuerungszuschläge vielfach zerstört. Eine Rückkehr zum reinen Leistungslohn würde heute eine untragbare Erhöhung der Personalkosten mit sich bringen.

Wenn unter den Nebenbetrieben in der Anfrage etwa die Werkstätten verstanden sein sollten, so muss festgestellt werden, dass die Produktionskosten dieser Werkstätten mit den entsprechenden Kosten der Privatindustrie ohneweiters verglichen werden können.

Was bisher von den Österreichischen Bundesbahnen an Wiederaufbauarbeiten und an Vereinfachungen geleistet worden ist - und das ist wahrlich nicht wenig -, wäre unmöglich gewesen, wenn nicht die Personalvertretung sich rückhaltslos zu den Interessen des Betriebes bekannt und durch ihr Einwirken beim Personal das Bewusstsein der Betriebsverbundenheit vertieft hätte. Heute ernstlich die Frage aufzuwerfen, ob die Personalvertretungsvorschrift durch ein Gesetz fundiert ist oder nicht, hielte ich für einen zwecklosen Streit.

ad 2) Auf Grund eines Übereinkommens zwischen Bahn und Post dienen die Kraftwagenbetriebe dieser beiden Verwaltungen völlig verschiedenen Aufgaben und vermeiden so eine gegenseitige Konkurrenzierung. Während die Kraftwagen der Österreichischen Bundesbahnen dazu da sind, den Schienenverkehr zu ersetzen oder zu ergänzen, dient der Kraftwagenverkehr der Post der Erschliessung von Gebieten abseits der Bahn. Selbst aus der Zusammenlegung der Verwaltungen der beiden Kraftwagenbetriebe könnten sich kaum besondere Ersparungen ergeben. Da zudem die Stützpunkte der einzelnen Betriebsstellen in den meisten Fällen nicht im selben Ort liegen, könnte die Vereinigung der beiden Kraftwagenbetriebe auch im Aussendienst kaum kostensparend wirken. In den seltenen Fällen, in denen gemeinsame Betriebsstellen eingerichtet werden können, ist dies bereits vorgesehen.

## 4. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz 8. April 1952

ad 3) Anknüpfend an meine Ausführungen über die derzeitigen Haushaltsschwierigkeiten und Zahlungsrückstände der Österreichischen Bundesbahnen, darf ich feststellen, dass bereits eine Reihe von im Budget vorgesehenen Arbeiten nicht aufgenommen und wichtige Materialbestellungen nicht durchgeführt werden konnten. Dieses Zurückstellen notwendiger Arbeiten und Beschaffungen wird zwar eine gewisse Entlastung des Haushaltes der Österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1952 bringen, dafür aber sowohl die Betriebsschwierigkeiten wie die Betriebskosten der Österreichischen Bundesbahnen erhöhen und auch die Lieferfirmen durch mangelnde Beschäftigung ungünstig beeinflussen. Die Schäden für die österreichische Volkswirtschaft aus einer solchen Entwicklung sind offenkundig. Es sind Verhandlungen mit dem Bundesministerium für Finanzen im Gange, um für die Abdeckung der Zahlungsrückstände und die Fortführung der notwendigen Arbeiten finanziell vorzusorgen. Es bleibt zu hoffen, dass im Interesse der Österreichischen Bundesbahnen und der österreichischen Volkswirtschaft bald eine befriedigende Lösung der aus der verspäteten und verminderten Tarifierhöhung geschaffenen Schwierigkeiten gefunden werden kann."

—•—•—•—