

2. Beiblatt Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

2. April 1952

444/J

Anfrage

der Abg. Lakowitsch, Kapsreiter und Genossen
 an den Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Betriebe,
 betreffend die Gebarung der Österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1952.

-.-.-

Das Bundesfinanzgesetz veranschlagt die Betriebsausgaben der
 Österreichischen Bundesbahnen mit rund 4,312 Mill S
 die Betriebseinnahmen mit rund 3,844 " "
 den Betriebsabgang mit rund 468 Mill S
 die Investitionen mit 600 " "
 den kassenmässigen Gesamtabgang mit rund 1,068 Mill S.

Die Aufteilung dieses Betrages auf 12 Monate ergibt einen monatlichen Zuschussbetrag von rund 89 Mill. S. Um gegenüber unvorhergesehenen Ausgaben gesichert zu sein, hat das Bundesministerium für Finanzen Reservierungen, insbesondere bei den Baukrediten durch das Verbot der Inanspruchnahme von Teilbeträgen nach einem einheitlichen Hundertsatze für alle Ressorts, daher auch für die Österreichischen Bundesbahnen im Wege einer Bindung vorgenommen. Dadurch vermindert sich dieser Zuschussbetrag auf monatlich 72,38 Mill. S.

In Ausführung des Bundesfinanzgesetzes hat das Bundesministerium für Finanzen an die Österreichischen Bundesbahnen tatsächlich überwiesen:

Im Jänner	98.141	Mill S
im Februar	74.528	" "
im März	82.122	" "

Für April ist ein Betrag von 93 Mill. S zur Überweisung in Aussicht genommen. Das Bundesministerium für Finanzen hat somit den Bestimmungen des Bundesfinanzgesetzes im Zusammenhalt mit den zugehörigen Ausführungsanordnungen entsprochen.

Trotzdem sind die Rückstände der Österreichischen Bundesbahnen an unbezahlten Rechnungen aus von ihnen bereits eingegangenen Beträgen angewachsen, wie folgt:

mit 31.12.1951 auf	74,4	Mill. S
" 31. 1.1952 "	131,3	" "
" 29. 2.1952 "	228,1	" "
" 25. 3.1952 "	315,7	" "

Diese Abnahme der Zahlungsfähigkeit der Österreichischen Bundesbahnen ergibt sich daraus, dass in den Betriebseinnahmen von, wie

3. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

2. April 1952

eingangs gesagt, rund 3.844 Mill. S ein Betrag von rund 1.100 Mill. S enthalten ist, der erst einfließen könnte, wenn bei den Österreichischen Bundesbahnen eine umfassende Tarifänderung durchgeführt wird. Diese ist nunmehr mit Wirksamkeit ab 1. Mai 1952 in Aussicht genommen, allerdings in wesentlich geringerem Ausmass. Die Österreichischen Bundesbahnen haben in den letzten Monaten allerdings auch grössere Materiallieferungen vergeben. Dabei handelt es sich, soweit die Zustimmung des Bundesministeriums für Finanzen eingeholt wurde, um einen jährlich gleichmässig auftretenden unabewislichen Bedarf, zum Beispiel für Schienen und Schwellen oder für die Elektrifizierung (Schaltanlagen für Auhof).

In Kenntnis der schwierigen Lage der Österreichischen Bundesbahnen haben sich Nationalrat und Kammern bereit erklärt, das Opfer einer Tarif erhöhung dem österreichischen Volk aufzuerlegen. Diese Tarifreform bringt aber in diesem Jahre bloss etwa 500 Millionen Schilling, reicht also bei weitem nicht hin, den verbleibenden Fehlbetrag an Einnahmen in Höhe von rund 600 Millionen Schilling auszugleichen. Bisher ist aber nicht bekannt geworden, welche Anstrengungen der Herr Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Betriebe unternommen hat, um im eigenen Bereich durch Ersparungen und Rationalisierung diese Lücke irgendwie zu füllen.

Nach Ansicht der Anfragesteller bedürften beispielsweise folgende Fragen dringend einer Lösung, um den Betrieb wirtschaftlicher zu gestalten:

- 1.) Massnahmen gegen das weitere Anschwellen des Standes der Ruhegenussampfänger. (Derzeit besteht ein Anspruch gewisser Gruppen der Bediensteten auf Pensionierung weit vor dem 60. Lebensjahr bei voller Dienstfähigkeit, wenn nur der Anspruch auf Vollpension erreicht ist.)
- 2.) Zweckmässige Gestaltung der Entlohnung durch Einführung eines echten Leistungslohnes.
- 3.) Bessere Ausnutzung der Arbeitszeit der Bediensteten.
- 4.) Derzeit besteht nach dem Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes über das Jahr 1950 eine zu weitgehende und nicht berechtigte Einflussnahme der Personalvertretung in rein betrieblichen Angelegenheiten.
- 5.) Zusammenlegung des Bahn- und des Postkraftwagendienstes.
- 6.) Rationellere Führung der Nebenbetriebe.

Durch die Beschlussfassung der Volksvertretung über die Tarifgestaltung der Österreichischen Bundesbahnen hat die Wirtschaft grosse

4. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

2. April 1952

Opfer auf sich genommen, um den für die Allgemeinheit notwendigen Betrieb der Eisenbahnen aufrechtzuerhalten. Trotz dieser Tarifmassnahmen fehlen aber, soweit bekannt geworden ist, noch etwa 600 Mill. S, wenn die ÖBB ihre Ausgabenwirtschaft aufrechterhalten wollten. Bisher hat die Öffentlichkeit noch nichts vernommen, welche Anstrengungen das Verkehrsministerium für seinen Bereich unternommen hat, um gleichfalls einen Beitrag zur Sanierung der ÖBB zu leisten. An Vorschlägen hiefür hat es weder in der Öffentlichkeit noch bei der zuletzt abgehaltenen Tagung über Verwaltungsreform bei den ÖBB gefehlt.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an den Herrn Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Betriebe die

Anfrage:

1.) Welche Massnahmen hat der Herr Bundesminister für seinen Bereich angeordnet bzw. getroffen, um der auch weiterhin schwierigen Finanzlage der ÖBB Rechnung zu tragen?

Insbesondere weisen die unterzeichneten Abgeordneten auf folgende Belastungen des Betriebes hin, die dringend einer Abhilfe bedürfen: Über 75.000 aktive Bedienstete und über 87.000 Pensionisten erfordern im Jahre 1952 nach dem Voranschlag rund 2,6 Milliarden Schilling bei einer Gesamtbetriebsausgabensumme von 4,3 Milliarden Schilling. Dieser Aufwand ist noch im Steigen begriffen. Im Jahre 1937 waren blos 56.000 Bedienstete und rund 80.900 Ruhegässerempfänger im Jahresdurchschnitt vorhanden. Nach den Feststellungen des Rechnungshofes im Geschäftsberichte über das Jahr 1950 leidet die Betriebsführung vielfach dadurch, dass die Personalvertretungen der ÖBB ihr Zustimmungsrecht in einem Ausmaße ausüben, wie es in keinem sonstigen öffentlichen oder privaten Unternehmen zu beobachten ist, oft in einer Weise, die den wirtschaftlichen Gegebenheiten eines passiven Betriebes nicht entspricht. Aus der Stellungnahme des Rechnungshofes ist übrigens auch zu entnehmen,

5. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

2. April 1952

dass die rechtliche Grundlage der derzeit angewendeten Personalvertretungsvorschrift angezweifelt werden kann.

- 2.) Ist der Herr Bundesminister bereit, die bei der Bundesbahn und Post gesondert geführten Kraftwagenbetriebe zusammenzulegen, da nach der Auffassung der Fragesteller durch eine Zusammenlegung der beiden Staatsbetriebe sicherlich eine rationellere Führung und Bewirtschaftung erzielt werden könnte.
- 3.) Ist der Herr Bundesminister in der Lage, bekanntzugeben, welche greifbaren Massnahmen angeordnet wurden, um die Ausgabensumme um alle nicht zwingend notwendigen Ausgaben zu entlasten und diese soweit als möglich zurückzustellen. Würde dies nicht geschehen, so würde dies zur Folge haben, dass der Abgang der Bundesbahnen in diesem Jahre von 468 Mill. S auf über 1 Milliarde S steigt. Dies könnte die österreichische Volkswirtschaft nicht ertragen.

-.-.-.-