



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR

MAG. VIKTOR KLIMA
Pr.Zl. 17.034/8 -4-95

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

XIX. GP.-NR
138 / AB

1995 -02- - 1

66 13

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
des Abgeordneten Firlinger vom 30. November 1994,
Zl. 66/J-NR/1994, Sicherung des Wirtschaftsstandortes Österreich
durch Privatisierungs- und verkehrspolitische Maßnahmen"

Zu Frage 1:

"Mit welchen konkreten politischen Instrumentarien werden Sie die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Österreich in den nächsten Jahren sichern?"

Zur langfristigen Absicherung und Weiterentwicklung des Industriestandortes Österreichs wird die österreichische Industriepolitik folgende Schwerpunktsetzungen forcieren:

- Europäische Vernetzungs- (Integrations-) und Globalisierungsinitiative
- "High-tech-Initiative" zum Ausbau modernster Industrien
- Technologiediffusionsinitiative
- Infrastrukturinitiative zum Ausbau der Standortattraktivität Österreichs
- Umweltinitiative
- Bestandstärkungs- und Entwicklungsinitiative für die Inlandsproduktion
- Regionalentwicklungsinitiative
- Aus- und Weiterbildungsoffensive (Qualifizierungsprogramm)
- Kapitalmarktinitiative
- Initiative zur Verwaltungsvereinfachung

Ziel der Industriepolitik ist es, die Wettbewerbschancen der österreichischen Industrie auf dem EU-Binnenmarkt als auch auf Drittmärkten zu sichern und zu verbessern ("Globalisierungsinitiative").

Im Bereich meines Ressorts gilt es dabei, Synergieeffekte zwischen den Infrastrukturunternehmen Post/Telekommunikation und ÖBB als Nachfrager und den Anbietern industrie- und technologiepolitisch zu nutzen.

- 2 -

Der Ausbau dieser Synergien erfolgt u.a. durch Schwerpunkte der Technologiepolitik (siehe ITF) und durch außenwirtschaftliche Unterstützung.

Zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Österreich soll durch den Einsatz regional- und technologiepolitischer Instrumente die unternehmensrelevante Infrastruktur entscheidend verbessert werden. Dabei haben insbesondere Wirtschaftsparks, Technologiezentren, Gründer- und Innovationszentren die Aufgabe, nationale wie internationale Investoren anzuziehen sowie das Technologie- und Qualifikationsniveau zu heben. Auf diese Weise tragen die Instrumente der Infrastrukturförderung dazu bei, den Wirtschaftsstandort Österreich wettbewerbsfähig und regional ausgewogen zu entwickeln.

Die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Österreich auf dem Gebiet der Telekommunikation wurde durch das neue Fernmelderecht sichergestellt. Nach den Bestimmungen dieses Gesetzes ist Österreich bei der Erbringung von Dienstleistungen im Telekommunikationsbereich eines der liberalsten Länder Europas.

Zu Frage 2:

"Mit welchen Maßnahmen werden Sie wirtschaftlichen Erfolg mit sozialer Gerechtigkeit verbinden, wie dies im Arbeitsübereinkommen zu lesen ist?"

Im Fernmeldebereich hat der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr die Tarife für den Sprachtelefondienst und die Überlassung von Mietleitungen zu genehmigen. Um bei der Tarifgestaltung wirtschaftlichen Erfolg aber auch soziale Gerechtigkeit und Finanzierbarkeit sicherzustellen, wird dabei die Preiskommission nach dem Fernmeldegesetz beigezogen; diese Preiskommission besteht aus je einem Vertreter des Bundesministeriums für Finanzen, des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten und des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales, je einem Vertreter der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft, der Bundesarbeitskammer und der Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern Österreichs sowie einem Vertreter der Bundesländer.

Zu den Fragen 3 und 5:

"In welcher Form werden Sie dem Phänomen der Schwarzarbeit entgegentreten?"

Mit welchen konkreten politischen Maßnahmen werden Sie die versprochenen 200.000 zusätzlichen Arbeitsplätze schaffen?"

- 3 -

In diesen Bereichen kommt mir als Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr keine Kompetenz zu. Ich darf Sie daher ersuchen, Ihre Fragen an den Bundesminister für Arbeit und Soziales zu richten.

Zu Frage 4:

"Welche wirtschaftspolitischen Maßnahmen zur Sicherung des versprochenen hohen Beschäftigungsniveaus sind seitens Ihres Ministeriums geplant?"

Die Infrastrukturprogramme sind nicht nur eine Voraussetzung für die Attraktivität eines Industriestandortes, sondern sichern bzw. erhöhen auch die Beschäftigung nicht nur in den Lieferindustrien sondern auch in anderen Sektoren der Wirtschaft.

Dies gilt auch für Umweltschutzinvestitionen oder energiesparende Investitionen, die ihrerseits durch entsprechende Normen, steuerliche Anreize und technologische Neuerungen angeregt werden.

Ein wichtiger Beschäftigungsimpuls wird vom Ausbau der Transeuropäischen Netze ausgehen, an denen sich Österreich beteiligen wird und für die das Delors-Weißbuch folgende Investitionssummen vorsieht:

- Transeuropäische Telekommunikationsnetzwerke:

Das sind sozusagen die "Schnellstraßen" der "Informationsgesellschaft". Für vorrangige Projekte wird ein Investitionsbedarf von 67 Mrd. ECU bis zum Jahr 2000 veranschlagt, insgesamt etwa 150 Mrd. ECU, die durch private Investoren und öffentliche Unternehmungen aufgebracht werden sollten; die EU wird rd. 5 Mrd. ECU aus den Struktur- und Forschungsfonds beitragen.

- Transeuropäische Energie- und Transportnetze:

95 Mrd. ECU für vorrangige Projekte, insgesamt 250 Mrd. ECU bis zum Jahr 2000, die nächsten 15 Jahre 400 Mrd. ECU.

- Das Programm für die österreichische Eisenbahninfrastruktur sieht Investitionen von ca. 200 Mrd S vor.

Die Strecke Verona - München mit dem Brenner-Basistunnel (davon liegen ca. 55 Mrd S

- 4 -

Investitionskosten auf österreichischem Territorium) gehören zu den vorrangigen Verkehrsprojekten mit finanzieller Beteiligung der EU.

- Umweltprojekte:

174 Mrd. ECU mit einem Beitrag der Union in der Höhe von 25 Mrd. ECU

Die ÖPTV investiert jährlich ca. 17 bis 18 Mrd. öS in die Telekommunikationsinfrastruktur.

Zu Frage 6:

"Wie sichern Sie die verkehrsmäßige Anbindung und Eingliederung Österreichs in ein gesamteuropäisches Verkehrskonzept zur Sicherung des Wirtschaftsstandortes Österreich, und was verstehen Sie unter verkehrsübergreifender Masterpläne?"

Gegenwärtig werden in der EU gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes erstellt. Im Bereich des Binnenwasserstraßennetzes ist die Donau integriert und als Ausbauziel die Beseitigung der Engpässe, insbesondere unterhalb von Wien, bekanntgegeben.

Für den Bahnbereich darf angeführt werden, daß mein Ressort schon in der Vorbereitung des EU-Beitrittes, und selbstverständlich nun nach dem Beitritt, in die laufenden Arbeiten zur Entwicklung der transeuropäischen Verkehrsnetze voll eingebunden ist.

Darüberhinaus werden die ständigen Kontakte mit den Nachbarstaaten, und insbesondere im Hinblick auf die neuen Entwicklungen im Osten unseres Landes, für eine koordinierte Entwicklung der Schienenverkehrswege fortgesetzt.

Zu Frage 7:

"Die Umsetzung welcher konkreten Bahnausbauprojekte zu welchen Zeitpunkten ist in dieser Legislaturperiode geplant?"

Die Antwort zu dieser Frage entnehmen Sie bitte der angeschlossenen Beilage.

Zu Frage 8:

"Mit welchen Maßnahmen werden Sie den jährlichen Defiziten der ÖBB begegnen?"

Die Formulierung "jährliche Defizite" der ÖBB entspricht aufgrund der nunmehr erfolgten

- 5 -

grundlegenden Änderungen des Bundesbahngesetzes 1992 nicht den neuen Gegebenheiten. Es gibt auch keine Defizitabdeckung durch die Republik Österreich mehr.

Die mit dem Bundesbahngesetz 1992 vorgenommene Neuordnung der ÖBB hat im Einklang mit der EU-Verkehrspolitik eine Versachlichung der Diskussion über den Finanzbedarf der europäischen Bahnen zum Ziel, in dem - in Anlehnung an den Verkehrsträger Straße - die Kosten des Betriebes der Bahninfrastruktur von den Ergebnissen des Erbringens der Transportleistung rechnerisch und organisatorisch getrennt werden, analog zu sehen zum Betrieb und Erhalt der Straßeninfrastruktur durch die öffentliche Hand.

Weiters ist auf das in der EU gültige Prinzip der Vertragspflicht betreffend der Verpflichtungen für öffentliche Dienste (= gemeinwirtschaftliche Leistungen) im Bahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr hinzuweisen. Auf Basis der EU-Verordnung 1191/69 und des § 3 BBG 92 wurde bereits ein Vertrag zwischen Bund und ÖBB geschlossen.

Der nunmehr bei den ÖBB eingeleitete Prozeß einer umfassenden Neustrukturierung und gründlichen Durchleuchtung ihrer Arbeitsprozesse wird zu einer wesentlichen Steigerung der Produktivität und der Wirtschaftlichkeit des Bahnbetriebes und des Infrastrukturateiles führen. Die Absenkung des Personalstandes der ÖBB um rd. 2300 Bedienstete bis Ende 1994 - bei gleichzeitig wesentlich gesteigener Transportleistungen im Personen- und Güterverkehr - stellt eine erste positive Etappe dieses Prozesses dar.

Das mit einem mittel- und langfristig angelegten Turn-around-Programm angestrebte Ziel einer nachhaltigen Verbesserung der Produktivität führt die ÖBB an das Produktivitätsniveau westlicher Nachbarbahnen heran und wird die Österreichischen Bundesbahnen als unverzichtbaren, in seinen Leistungen positiv bewerteten und im geforderten Mittelbedarf als angemessen beurteilten Bestandteil in der Öffentlichkeit verankern.

Zu Frage 9:

"Welche konkreten Neuerungen sind im Bereich der von ihrem Ministerium verwalteten Förderungsprogramme des Bundes in den Bereichen

- a. Innovation
- b. Aus- und Weiterbildung
- c. Umweltschutz

- 6 -

- d. verbesserte Infrastruktur
e. und ausgewogene regionale Entwicklung geplant?"

Das zum ho. Ministerium ressortierende Instrumentarium der innovativ orientierten Investitionsförderung (Regionale Innovationsprämie, ERP-Regional- und Technologieprogramme, Förderungen des Innovations- und Technologiefonds) werden fortgeführt. Allerdings werden künftig die unternehmensbezogenen Investitionsförderungen zugunsten der regionalen Infrastrukturförderungen in den Hintergrund treten. Ziele der Regional- und Technologieförderung des Ressorts sind neben der Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der österr. Industrie nach wie vor die nachhaltige Sicherung bzw. Schaffung qualifizierter Arbeitsplätze durch die Unterstützung des Modernisierungsprozesses der Wirtschaft.

Aufgrund des Arbeitsübereinkommen der Bundesregierung stehen dem ITF weniger Mittel zur Verfügung (für 1995 110 Mio. Schilling). Es wurde daher eine **Konzentration von Strategien und Maßnahmen** notwendig:

- Schwerpunktsetzung in Aktivitäten zur Stimulierung von Entwicklung und Einsatz neuer Technologien
- Fortsetzung laufender Technologie-Schwerpunkte mit Konzentration auf ressortrelevante Themen und Ziele. Das sind bisher:

VERKEHRSTECHNOLOGIE:

Themenschwerpunkte bleiben Lärmreduzierung, größere Attraktivität für Bahn/Binnenschifffahrt, Verkehrsleitsysteme

ENERGIETECHNIK:

Mittelfristig ist eine Konzentration auf alternative Energie-/Antriebskonzepte im Straßenverkehr vorgesehen.

UMWELTTECHNIK:

Weitere Mitwirkung bei angestrebter Entwicklung in Richtung

- 7 -

"sustainable development", "cleaner technologies"

- Die Einführung eines neuen Schwerpunktes TELEKOMMUNIKATION / TECHNOLOGIEN FÜR DIE INFORMATIONSGESELLSCHAFT (Anwendungs-/Nutzeraspekte neuer Telekom-Technologien, verstärkte Verbreitung (Tele-Working/Tele-Commuting etc.)
- Abstimmung mit relevanten EU-Forschungs- und Technologieprogrammen, Aktivitäten zur verstärkten Beteiligung (siehe auch Frage 10.)

Die Technologie-Förderung erfolgt nicht nur durch direkte Unterstützung von FuE-Projekten sondern auch nachfrageseitig, v.a. im Bereich der Infrastruktur, durch "avancierte Nachfrage" der öffentlichen Beschaffung.

Zur Verbesserung der Infrastruktur wurde gemeinsam mit den Bundesländern ein neues Programm der "Regionalen Infrastrukturförderung" eingeführt, dessen Schwerpunkte in der Förderung von Industrieparks, Gründerzentren und Technologiezentren bestehen, aber auch in der Sanierung alter Industriestandorte und Industriebranchen.

Neu eingeführt wird ein spezielles Förderungsprogramm für betriebliche Anschlußbahnen, das durch die Güterverkehrsverlagerung auf die Schiene insbesondere verkehrspolitische und ökologische Zielsetzungen verfolgt.

Zur Förderung einer ausgewogenen regionalen Entwicklung setzt das BMöWV die Ausrichtung seiner Förderungsinstrumente (Regionale Innovationsprämie, ERP-Förderungen) am innovativen Gehalt der geförderten Investitionen fort und verstärkt insbesondere die Infrastrukturförderung.

Als Antwort auf die neue Situation an Österreichs Ostgrenzen werden für den Grenzraum in Kooperation mit den Reformstaaten neuartige Vorhaben in Form grenzüberschreitender Projekte (grenzüberschreitende Wirtschaftsparks, Gründerzentren) realisiert.

- 8 -

Zu Frage 10:

"Welche innerstaatlichen Umsetzungsmaßnahmen sind seitens Ihres Ministeriums hinsichtlich einschlägiger EU-Förderungsprogramme geplant?"

Mein Ressort hat die Federführung für die Programme **Telekommunikation/ACTS** (Advanced Communication Technologies and Services; Förderungsvolumen 630 MECU = rd. 8,7 Mrd. Schilling) und **Transport** (240 MECU Förderungsvolumen = rd. 3,3 Mrd. Schilling).

Die erste Projekt-Ausschreibungsrunde läuft vom 15. Dez. 1994 bis 15. März 1995. Im Jahre 1995 beginnen die Vorbereitungen für das 5. Rahmenprogramm.

Das BMöWV entsendet nationale Delegierte in die relevanten Programm-Komitees zur Vertretung der österreichischen Interessen und Sicherstellung des Informationsflusses von Brüssel nach Österreich. Dadurch konnte schon in der Programmvorbereitung die Berücksichtigung österreichischer Vorschläge erreicht werden.

Zur gezielten Informationspolitik für mögliche Projektinteressenten wurde das BIT gegründet, an dem auch das BMöWV finanziell und personell (Vizepräsidentschaft) beteiligt ist.

Im ACTS-Programm erfolgte die Gründung des **National Host** als Plattform für die Anwendung neuer Technologien im Telekommunikationsbereich. Die National Host-Initiative ist ein großangelegtes Pilotprogramm zur Einführung der Breitbandkommunikation und soll vor allem benutzerorientierte Anwendungsmöglichkeiten dieser "Informations-Schnellstraßen" erschließen. Dies wird in Zukunft einen bedarfsgerechten flächendeckenden Einsatz dieser neuen Kommunikationsmöglichkeiten erlauben, die Bild-, Sprach- und Datenübermittlung integrieren.

Diese Initiative wird durch den einzurichtenden Telekom-Schwerpunkt des ITF unterstützt (geplanter Mitteleinsatz für 1995 und 1996 ca. 100 Mill. öS).

Das BMöWV arbeitet in den Programmgremien für die künftig gemeinsam mit der EU finanzierten Regional- und Technologieförderungen mit. Die Förderungsinstrumente des

- 9 -

BMöWV werden als Teil des nationalen Kofinanzierungsbeitrages in die Regionalförderprogramme mit den EU-Strukturfonds eingebracht.

Zu Frage 11:

"Welche konkreten Privatisierungsschritte sind im Bereich der Verstaatlichen Industrie in dieser Legislaturperiode geplant, und gibt es hierfür einen Zeitplan?"

Im Jahre 1994 wurden von der ÖIAG entsprechend dem ersten Privatisierungskonzept folgende Privatisierungsschritte durchgeführt:

- a) Einbringung von 25 % der Aktien der VA STAHL AG in die VA Technologie AG
- b) Einbringung von 25 % der Aktien der VA Technologie AG in die VA STAHL AG und Abgabe von 51 % der Aktien der VA Technologie AG über die Börse.
- c) Abgabe von rund 22,3 % der Aktien der ÖMV AG.
- d) Abgabe von 26 % der Aktien der Austria Mikrosysteme International AG
- e) Abgabe von 26 % der Aktien der VAE AG
- f) Abgabe von 100 % der Anteile der AT & S Austria Technologie und Systemtechnik GmbH

In der laufenden Legislaturperiode sind in Übereinstimmung mit dem ÖIAG-Gesetz noch folgende Privatisierungsschritte geplant:

1. Mehrheitliche Abgabe der Böhler-Uddeholm AG im Jahr 1995.
2. Abschluß der Privatisierung der ÖMV bis Ende 1995.
3. Abgabe der Schoeller-Bleckmann Oilfield Equipment AG und der Schoeller-Bleckmann Edelstahlrohr GmbH im Jahr 1995.
4. Mehrheitliche Privatisierung der VOEST-ALPINE STAHL AG bis Ende 1996.
5. Verkauf der VAMED AG bis Ende 1996.
6. Verkauf der VOEST-ALPINE Bergtechnik GmbH bis Ende 1996.
7. Verkauf der VOEST-ALPINE Steinel GmbH, wobei kein Zeitrahmen festgelegt ist.
8. Mehrheitliche Privatisierung der Austria Metall AG, deren Sanierung vorerst abgeschlossen sein muß.

- 10 -

Genauere Angaben über den Zeitpunkt oder den Umfang der zu begebenden Gesellschaftsanteile können derzeit nicht gemacht werden, weil dies vom wirtschaftlichen Umfeld, insbesondere der Konjunktur- und Börseentwicklung abhängt und nähere Angaben schädliche Auswirkungen auf die Verkaufsverhandlungen hätten.

Zu Frage 12:

"Mit welchen wirtschaftspolitischen Initiativen werden Sie der fortschreitenden Ostöffnung in der kommenden Legislaturperiode Rechnung tragen und die Nutzung sich ergebender Chancen verstärkt fördern?"

Gemeinsam mit Tschechien, Slowakei, Ungarn und Slowenien werden grenzüberschreitende Kooperationsvorhaben der industriell-gewerblichen Infrastruktur u. Technologiekoooperation (grenzüberschreitende Wirtschaftsparks, Gründerzentren, Technologiezentren) errichtet und betrieben; operativ wird dazu die Gesellschaft des Bundes für industriepolitische Maßnahmen mbH eingesetzt.

Zu Frage 13:

"Mit welchen Maßnahmen begegnen Sie der wirtschaftsfeindlich ausufernden Bürokratie und der immer noch fatal zunehmenden Planungsunsicherheit für die Unternehmen in Ihrem Verantwortungsbereich?"

Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat sich schon bisher mit Erfolg bemüht, Maßnahmen zur Entbürokratisierung zu setzen. Hierbei ist beispielsweise auf die längst erfolgte Ausgliederung des ERP-Fonds, die Ausgliederung der österreichischen Bundesbahnen sowie auf die Ausgliederung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt zu verweisen. Dazu kommt auch noch die für 1.1.1996 in Aussicht genommene Ausgliederung der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung.

Aus diesen Gründen ist der Vorwurf einer ausufernden Bürokratie im Wirtschaftsbereich aus der Sicht unseres Ressorts nicht aufrecht zu erhalten.

Schließlich darf auch darauf hingewiesen werden, daß im Arbeitsübereinkommen der beiden Regierungsparteien SPÖ und ÖVP eine Arbeitsgruppe vereinbart worden ist, unter Mitwirkung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr weitere konkrete Vorhaben von Ausgliederungen aus der staatlichen Verwaltung umzusetzen.

- 11 -

Zu Frage 14:

"In welcher Form und mit welchen konkreten Initiativen werden Sie aktiven Einfluß auf die Wirtschaftspolitik der Europäischen Union nehmen?"

Eine der vordringlichsten Aufgaben der europäischen Wirtschafts-/Industriepolitik ist die Verbesserung der Beschäftigungssituation.

Dies erfordert eine aktive Industriepolitik zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit als Voraussetzung für hohe Beschäftigung (vgl. das EU-Weißbuch zu Wachstum, Wettbewerb und Beschäftigung; Schlußfolgerungen der Tagung des Europäischen Rates in Essen, etc.). Folgende Vorschläge werden vom ho Ressort besonders unterstützt:

- Verbesserung der Beschäftigungschancen durch die Förderung von Investitionen in die Berufsbildung (v.a. berufliche Qualifizierung der Jugendlichen, "lebenslanges Lernen")
- der Ausbau der Transeuropäischen Netze (Verkehr, Telekommunikation, Energie) und eines "Europa der Informationsgesellschaft". Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr wurde als österreichischer Koordinator für die "Bangemann- Initiative" zur Realisierung der Informationsgesellschaft nominiert.
- die Förderung eines beschäftigungsintensiven Wachstums (neue Dienstleistungen, z.B. im Bereich Information u. Kommunikation)

Das BMöWV unterstützt ferner die Strukturverbesserung der europäischen Eisen- und Stahlindustrie, die Verbesserung der Technologie und der Qualität der Produkte auch durch die gemeinschaftliche Materialforschung (z.B. im 4. Rahmenprogramm). Nur so kann bei einer weiteren Liberalisierung der Stahleinfuhren aus den MOEL der komparative Vorteil gesichert werden.

Zu Frage 15:

"Mit welcher Begründung rechtfertigen Sie die Aussage Ihres Staatssekretärs, Privatisierungsschritte im Bereich der österreichischen Post stünden in dieser

- 12 -

Legislaturperiode nicht zur Debatte?"

Zu einer solchen Aussage von Staatssekretär Bartenstein, die ich im Detail nicht kenne, verweise ich auf das Arbeitsübereinkommen der Regierungsparteien, nach dem die österreichische Post bis spätestens 1.1.1996 aus dem Bundeshaushalt auszugliedern und in ein selbständiges Unternehmen im Eigentum des Bundes mit eigenverantwortlicher Geschäftsführung überzuführen sowie im Ausmaß der Liberalisierungen innerhalb der EU weiterzuentwickeln ist.

Zu Frage 16:

"Wann wird die Bundesregierung einen neuen Entwurf für ein Poststrukturgesetz vorlegen?"

Der Post wurde der Auftrag erteilt, den Entwurf eines Poststrukturgesetzes umgehend fertigzustellen. Im Anschluß daran wird die Bundesregierung mit diesem Gesetzentwurf befaßt werden.

Zu den Fragen 17, 23, 24 und 25:

"Für wie wichtig halten Sie das Infrastrukturmerkmal "moderne, funktionierende Telekommunikation" für einen Wirtschaftsstandort?"

Wie sieht das Investitionskonzept der Post zur Sicherung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Österreich genau aus?

Wie sieht die Zeitplanung für die Umsetzung des Investitionsprogrammes aus?

Wie wird die Umsetzung des Investitionsprogrammes finanziert?"

Eine moderne funktionierende Telekommunikation ist eine der grundlegenden Voraussetzungen, um die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Österreich abzusichern. Zur laufenden Modernisierung der bestehenden Infrastruktur sowie für den bedarfsgerechten Auf- und Ausbau modernster Telekommunikationseinrichtungen werden jährlich rund 16,5 Mrd Schilling bereitgestellt.

Für die Finanzierung der entsprechenden Investitionen sind im Jahr 1995 nach dem Fernmeldeinvestitionsgesetz (FMIG) 34 % der Fernsprecheinnahmen zweckgebunden vorgesehen. Darüber hinaus erforderliche Mittel sind im Wege der Zwischenfinanzierung aufzubringen.

- 13 -

Nach Ausgliederung der Post aus dem Bundeshaushalt werden die notwendigen Investitionen wie bei anderen Unternehmen im Rahmen des jährlichen Wirtschaftsplanes dotiert werden.

Zu den Fragen 18, 19 und 20:

"Auf welche Weise gewährleisten Sie, daß die österreichische Bundespost zeitgerecht auf den liberalisierten Markt der Europäischen Union (1998) vorbereitet wird, um im internationalen Wettbewerb gegen Mitbewerber bestehen zu können?"

Auf welche Weise werden Sie die vollständige wirtschaftliche, organisatorische und rechtliche Trennung der vier Operationsfelder der Post gewährleisten:

- * Telekommunikation
- * Gelbe Post
- * Sparkassenwesen
- * Verkehr (Busdienst)

Wie werden Sie verhindern, daß es in der Zukunft weiterhin zu substanzgefährdenden Quersubventionierungen im Bereich der österreichischen Bundespost kommt?"

Zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Post wurde bereits frühzeitig, als sich die nunmehr beschlossenen Liberalisierungsschritte abzuzeichnen begannen, mit dem Aufbau eines modernen Kostenrechnungssystems begonnen. Neben einem neuen Vertriebskonzept, das sich ebenfalls bereits in der Aufbauphase befindet, und einem Controllingsystem werden demnächst auch innerhalb der Führungsstrukturen des Post- und Fernmeldesektors grundlegende Umorganisationsschritte durchgeführt werden.

Im Zusammenhang mit der Frage nach der Trennung der Geschäftsbereiche der Post verweise ich auf das aktuelle Arbeitsübereinkommen der Regierungsparteien, in dem vorgesehen ist, einerseits den Busdienst ehebaldigst auszugliedern und andererseits die Investitions-, Finanz- und Personalgebarung der Betriebsparteien Post und Telekommunikation streng vom jeweils anderen Bereich zu trennen.

Betreffend das "Operationsfeld Sparkassenwesen" möchte ich anmerken, daß diese Tätigkeiten für die Österreichische Postsparkasse, die dem Bundesminister für Finanzen untersteht, aufgrund des Postsparkassengesetzes 1969 von der Post lediglich im Namen und auf Rechnung der Österreichischen Postsparkasse durchzuführen sind.

- 14 -

Ein wesentliches Element der oben erwähnten Kostenrechnung ist die sogenannte "Innerbetriebliche Leistungsverrechnung". Dadurch und durch eine möglichst umfassende Gliederung des gesamten Unternehmens in Profit-Centers wird es jedenfalls möglich sein, alle Leistungen, die eine Betriebssparte für eine andere erbringt zu erfassen und die verursachenden Stellen mit den entsprechenden Kosten zu belasten. Zu substanzgefährdenden Quersubventionierungen ist es bei der Post in der Vergangenheit nicht gekommen; diese können daher auch für die Zukunft ausgeschlossen werden.

Zu den Fragen 21 und 22:

"Welche Vorkehrungen treffen Sie als verantwortlicher Minister, damit die Eigenkapitalquote der Post nicht weiter sinkt bzw. gestärkt wird?"

Wie werden Sie in Zukunft die finanzielle Aushöhlung der Post durch das Abführen von erzielten Gewinnen an das Finanzministerium verhindern?"

Als Maßnahme gegen das Absinken der Eigenkapitalquote, die Ende 1994 rund 28 % betrug, wurde der Zweckbindungsschlüssel im FMIG für das Jahr 1995 von 32 % auf 34 % angehoben. Dadurch ergeben sich für das Jahr 1995 zusätzliche Mittel von rund 760 Mio S.

Bei der Ausgliederung der Post aus dem Bundeshaushalt wird eine wesentliche Stärkung der Eigenfinanzierungskomponente angestrebt. An den Bund sollen nur noch am Betriebsergebnis orientierte Ablieferungen geleistet werden; auch seitens der EU wird die Befreiung der öffentlichen Netzbetreiber von betriebsfremden Lasten gefordert.

Zu Frage 26:

"Welche Vorkehrungen treffen Sie, um den wirtschaftlichen Erfolg der "gelben Post" ohne Quersubventionierungen zu ermöglichen?"

Zum Erreichen einer ausgeglichenen Bilanz für die "gelbe Post" wurde die Post beauftragt, ein Konzept zur Verbesserung der wirtschaftlichen Situation zu erarbeiten und umzusetzen. Neben zahlreichen innerbetrieblichen Optimierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen wird vor allem eine Lösung zur Beseitigung des Defizites im Postzeitungsdienst anzustreben sein.

Zu Frage 27:

"Welche Gründe stehen aus Ihrer Sicht einer vollständigen Privatisierung von ÖBB- und Post-Busdienst in einem Unternehmen entgegen?"

- 15 -

Die Post ist derzeit im Begriff - auf Basis des Arbeitsübereinkommens der Regierungsparteien - den Busdienst als Profit-Center zu organisieren und in der Folge als Tochtergesellschaft auszugliedern.

Die ÖBB sind als Sonderrechtsträger gemäß Bundesbahngesetz 1992 als Kapitalgesellschaft konstituiert. Der bahneigene Kraftwagendienst ist innerhalb des Unternehmens derzeit zur Gänze im Absatzbereich Personen integriert.

Ein vollständiger Verkauf der Bundesbusdienste an Private würde vermutlich die Regionalbedienung entlang schlechtausgelasteter Linien in dünnbesiedelten Bereichen gefährden, wenn nicht erhebliche Zuschüsse durch die öffentliche Hand erfolgen.

Zu Frage 28:

"Wie wird die Organisation des Postsparkassenwesens im Rahmen des Unternehmenskonglomerates "Österreichische Bundespost" aussehen?"

Angelegenheiten des Sparkassenwesens fallen in die Zuständigkeit des Bundesministers für Finanzen. Bei den Überlegungen zu einer Strukturreform der Post wird von Kontinuität in bezug auf die Geschäftsbeziehungen zwischen der Österreichischen Postsparkasse und der Post ausgegangen.

Zu den Fragen 29 und 30:

"Welche Gründe stehen einem einheitlichen Telefontarif für das gesamte österreichische Bundesgebiet entgegen?"

Welche Entwicklungen sehen Sie hinsichtlich der Tarifentwicklung im Telekommunikationsbereich für die Zeit nach dem Beitritt Österreichs zur Europäischen Union voraus?"

Die Staffelung der Telefontarife nach Inlandsfernzonen berücksichtigt den technischen Aufwand, der bei der Herstellung von Verbindungen über größere Distanzen gegeben ist. Da sich der Aufwand durch die Einführung und Nutzung moderner Technologien reduzierte, konnten in den letzten Jahren laufend Tarifsenkungen vorgenommen werden, die insbesondere den Interessen der Bevölkerung im ländlichen Raum entgegengekommen sind.

Zur Einführung eines Telefoneinheitstarifes ist festzustellen, daß aus heutiger Sicht ein

- 16 -

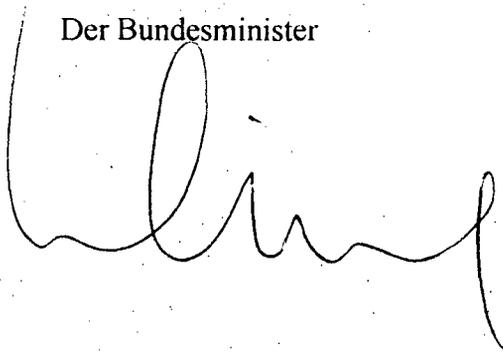
gänzlicher Verzicht auf Fernzonen aus wirtschaftlichen Gründen nicht in Betracht gezogen werden kann. Es ist auch kein Land in Europa bekannt, das nicht in irgendeiner Form die durch ein Gespräch überbrückte Entfernung in einer entsprechenden Tarifstaffelung berücksichtigt. Eine diesbezügliche EG-Studie ergab, daß in den meisten Mitgliedsländern drei bis fünf Gebührenzonen eingerichtet sind.

Die Tarifentwicklung im Telekommunikationsbereich wird auch in Zukunft von tendenziell fallenden Fernverkehrsgebühren geprägt sein. Kostenvorteile, die aus dem Einsatz modernster Technologien resultieren, werden auch künftig an den Kunden in Form von Tarifsenkungen weitergegeben werden.

Mit dem Beitritt Österreichs zur Europäischen Union wird der bereits eingeleitete Prozeß der kostenorientierten Tarife (siehe auch Antwort zu Frage 18) sich rasch hin zu einem nach Wettbewerbskriterien orientierten Tarifsysteem entwickeln. Die mit der Erbringung des Universaldienstes verbundenen Lasten werden aber auch in einem liberalisierten Umfeld durch besondere Maßnahmen kompensiert werden müssen.

Wien, am 30. Jänner 1995

Der Bundesminister



BEILAGE

In der laufenden Legislaturperiode ist die Weiterführung folgender großer Bahnausbauprojekte vorgesehen:

	vsl. Gesamtfertigstellung	Fertigstellung v. Teilabschnitten
	bei entsprechender Budgetierung	
- Wien - Nickelsdorf (Ostbahn) (1. Ausbaustufe)	1996	
- Wels - Passau (1. Ausbaustufe)	1998	
- Kufstein - Brenner (Brennerachse) (1. Ausbaustufe)	1998	
- Parndorf - Kittsee		
- St. Pölten - Attnang-Puchheim		
* St. Pölten - Ybbs a.d. Donau		
* Amstetten - Mauer		
* St. Peter - Seitenstetten-St. Valentin		
* Wels - Attnang-Puchheim		
- Linz - Selzthal (Pyhrnbahn)		
* Kremsmünster - Wartberg a.d. Krems		1996
- Selzthal - St. Michael (Schoberpaß) (Vollausbau)		
* Rottenmann - Trieben		1995
- Selzthal - Bischofshofen (Ennstal)		
- Bruck a.d. Mur - St. Michael (Knoten Obersteiermark)		
* Galgenbergtunnel		1997
- Salzburg - Rosenbach (Tauernachse)		
* Salzburg - Schwarzach-St. Veit		1996
* Hofgastein - Kralbachgraben		1997
* Böckstein - Mühldorf		1998
- Gloggnitz - Mürzzuschlag (Semmeringbasistunnel)		

- 2 -

- Landeck - Bludenz (Arlberg)
- Wien - Flughafen
Wien Schwechat - Wolfsthal (-Kittsee)
(Preßburgerbahn)
* Klein Schwechat - Flughafen 1997
- Salzburg - Golling-Abtenau 1995
- Graz - Mogersdorf
(1. Ausbaustufe) 1995
- Feldkirch - Bludenz 1996
- Reaktivierung der Floridsdorfer
Hochbahn 1998
- Verlängerung der S 45
(Vorortelinie)
(1. Ausbaustufe) 1998
- Liesing - Wiener Neustadt
- Ötztal - Landeck
* Zammer Tunnel 1997
- Sigmundsherberg - Gmünd NÖ 1997
* Aufnahme des elektrischen
Betriebes 1995
- St. Veit a.d.Glan - Klagenfurt 1997
- Arnoldstein - Thörl-Maglern 1998