

1. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz.

8. Juli 1949.

Minister Übeleis zur Kommerzialisierung der Bundesbahnen.308/A.B.  
zu 368/JA n f r a g e b e a n t w o r t u n g .

Auf eine Anfrage der Abg. K a p s r e i t e r und Genossen wegen Umgestaltung der Bundesbahnen in einen selbständigen Wirtschaftskörper teilt Bundesminister für Verkehr Ü b e l e i s mit:

Durch das Bundesbahngesetz vom 19. Juli 1923, B.G.Bl.Nr. 407, war die Verwaltung und Betriebsführung der Österreichischen Bundesbahnen, die bis dahin im unmittelbaren Staatsbetrieb gestanden hatten, aus dem Rahmen der unmittelbaren Staatsverwaltung losgelöst und dem zu diesem Zweck neugeschaffenen selbständigen Wirtschaftskörper "Österreichische Bundesbahnen" überantwortet worden. Mit dieser organisatorischen Massnahme, die nicht zuletzt auf ein Gutachten des englischen Eisenbahnsachverständigen Sir William Acworth zurückgegangen ist, wurde vor allem der Zweck verfolgt, der Betriebsführung der Österreichischen Bundesbahnen grössere kaufmännische Bewegungsfreiheit zu verschaffen, dadurch die Wirtschaftlichkeit des Betriebes zu heben und auf diese Weise letzten Endes den Staatshaushalt zu entlasten. Dieser Zweck wurde in beachtenswertem Umfange auch erreicht; dass nicht alle Erwartungen, die im Jahre 1923 an diese neue Organisation geknüpft worden waren, sich verwirklichten, lag nicht oder nicht in erster Linie an der gewählten Konstruktionsform und auch nicht an der Gebarung der Unternehmung "Österreichische Bundesbahnen", sondern an den schweren Störungen des normalen Wirtschaftslebens und der normalen Wirtschaftsentwicklung, die zunächst durch die Weltwirtschaftskrise zu Ende der Zwanzigerjahre unseres Jahrhunderts und sodann bis zum Jahre 1938 durch den Konflikt mit dem Deutschen Reich verursacht wurden. Immerhin ist es trotz dieser ungünstigen Verhältnisse der Leitung der Unternehmung gelungen, den Gebarungsabgang der Österreichischen Bundesbahnen, der zur Zeit der Schaffung des Wirtschaftskörpers über 150 Millionen damaliger Schillinge jährlich betragen hat, zu Ende 1937 auf etwa 80 Millionen Schilling herabzudrücken, wobei in mehreren Zwischenjahren sogar Gebarungsüberschüsse erzielt worden waren. Es kann somit ruhig gesagt werden, dass die Erfahrungen, die seinerzeit mit der Kommerzialisierung der Österreichischen Bundesbahnen gemacht worden sind, vorwiegend günstig waren und dass die Führung des Betriebes der Österreichischen Bundesbahnen durch einen selbständigen, kaufmännisch eingerichteten und nach kaufmännischen Grundsätzen arbeitenden Wirtschaftskörper

2. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz.

8. Juli 1949.

sich als für die Allgemeinheit und für die Staatswirtschaft vorteilhaft erwiesen hat.

Es lag daher nach der Wiederrichtung des selbständigen Staates Österreich nahe, den Gedanken der Wiederrichtung eines selbständigen Wirtschaftskörpers "Österreichische Bundesbahnen", ähnlich dem von 1923 bis 1938 bestandenen derartigen Gebilde, wieder aufzugreifen. Demgemäss besagt bereits das Behördenüberleitungsgesetz, St.G.Bl.Nr.94/1945, im § 51, dass die Betriebsführung der Österreichischen Bundesbahnen zunächst in unmittelbarer Staatsverwaltung zu führen sei, die Wiederrichtung eines selbständigen Wirtschaftskörpers "Österreichische Bundesbahnen" aber vorbehalten bleibe. Mein Ministerium hat dementsprechend, sobald die Österreichischen Bundesbahnen aus den ersten chaotischen Zuständen der Nachkriegszeit herausgeführt worden waren, schon im Sommer 1946 den Entwurf eines neuen Bundesbahngesetzes ausgearbeitet und den zuständigen wirtschaftlichen Hauptkörperschaften zur Begutachtung übermittelt. Dieser Gesetzentwurf hat sich im allgemeinen an das Bundesbahn-Gesetz 1923 <sup>an</sup>lehnt, musste aber in einigen wichtigen Belangen von diesem alten Gesetz abweichende Regelungen vorsehen, die teils durch die Änderung der Verhältnisse, andernteils durch die mit dem Bundesbahn-Gesetz 1923 gemachten Erfahrungen sich als nötig oder zweckmässig erwiesen hatten. Wiewohl sich nämlich die Konstruktion und die Geschäftsführung des Wirtschaftskörpers "Österreichische Bundesbahnen" auf der Grundlage des Bundesbahngesetzes 1923 im allgemeinen durchaus bewährt hatten, waren doch im Laufe der Zeit gewisse Mängel zutage getreten, die der Bundesregierung bereits im Jahre 1930 Anlass geboten hatten, eine Novelle zum Bundesbahn-Gesetz 1923 ausarbeiten zu lassen und den gesetzgebenden Körperschaften zu unterbreiten. Es hatte sich nämlich insbesondere erwiesen, dass das Bundesbahn-Gesetz 1923 in der Verfolgung der gewiss sehr zu begrüssenden Absicht, der Unternehmung eine möglichst grosse kaufmännische Bewegungsfreiheit zu gewähren und demnach die staatliche Einflussnahme auf die Gebarung des Wirtschaftskörpers weitestgehend einzuschränken, weitergegangen war als es das Interesse des Staates und der Gesamtwirtschaft ertrag.

Der an sich gewiss gesunde Gedanke, die Unternehmung selbständig zu stellen und sie dadurch zu einer Betätigung nach kaufmännischen Grundsätzen zu befähigen, hat durch die Art und Weise, in der <sup>er</sup> im Bundesbahn-Gesetz 1923 zum Ausdruck gebracht wurde, noch mehr aber durch die Auslegung, die die Leitung des Unternehmens in mehreren Abschnitten des Bestandes derselben dem Gesetz gegeben hat, eine Gestaltung erfahren, die für den Staat durchaus

3. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz.

8. Juli 1949.

unbefriedigend war <sup>und</sup> durch die oftmals zu starke Betonung und Voranstellung des erwerbswirtschaftlichen Gedankens vor dem Gedanken des Dienstes an der Staats- und Volkswirtschaft über die Absichten und den Zweck des Gesetzes jedenfalls hinausgegangen war. So konnte sich beispielsweise die Bundesregierung der Unternehmung gegenüber nicht durchsetzen, als diese nach Vollen- dung des ersten Elektrifizierungsprogrammes um die Mitte der Zwanzigerjahre unseres Jahrhunderts aus rein kaufmännischen, von ihrer Seite aus durchaus verständlichen Gründen sich dazu entschlossen hatte, die Elektrifizierung des Bundesbahnnetzes nicht fortzusetzen, wiewohl eine Fortführung dieser Aktion, wie die Gestaltung der Verhältnisse in der Folgezeit und insbesondere nach dem letzten Krieg mit überzeugender Eindringlichkeit erwiesen hat, im eminenten Interesse der Verkehrswirtschaft und darüber hinaus der gesamten Volkswirtschaft gelegen gewesen wäre.

Diese Notwendigkeit einer Stärkung des staatlichen Einflusses auf die Geschäftsführung der Unternehmung ist bei der Beratung der erwähnten Novelle zum Bundesbahn-Gesetz 1923 im Verkehrsausschuss des Nationalrates - zu einer Behandlung der Vorlage im Plenum des Nationalrates ist es infolge des damaligen Verlaufes der politischen Entwicklung nicht mehr gekommen - auch allseits zu- gegeben worden, wenn auch die in der Regierungsvorlage vorgesehene Art und Weise dieser Stärkung des staatlichen Einflusses vielfach ablehnender Kritik begegnete.

War dieser weitgehende Ausschluss der Staatsverwaltung von einer Ein- flussnahme auf die Geschäftsführung der Unternehmung schon unter den ganz anders gearteten Verhältnissen der früheren Zeit als unzweckmässig und nicht im allge- meinen Interesse gelegen anerkannt und empfunden worden, so wäre er in der gegen- wärtigen Lage von Staat und Wirtschaft noch nachteiliger und unverständlicher.

Es hat allerdings bei der Begutachtung des <sup>Gesetz</sup> /entwurfes des Jahres 1946 durch die wirtschaftlichen Hauptkörperschaften gerade diese beab- sichtigte Einschränkung der Selbständigkeit des Wirtschaftskörpers einen Teil- weisen sehr starken Widerspruch gefunden; sie ist aber, meiner Anschauung nach, unerlässlich und wird bei einer neuerlichen Kommerzialisierung der Österreichischen Bundesbahnen, zu welcher Zeit und in welcher Form immer diese erfolgen sollte, in dem betreffenden Gesetz vorgesehen werden müssen. Ich muss daher schon jetzt darauf aufmerksam machen, dass ich einer Rückkehr zum Wirtschaftskörper "Österreichische Bundesbahnen" genau nach dem Bundesbahn- Gesetz 1923 keinesfalls das Wort reden könnte.

4. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz.

8. Juli 1949.

Als die Bundesregierung im Jahre 1946 den Entwurf eines neuen Bundesbahn-Gesetzes ausarbeiten liess, war sie sich darüber vollkommen klar, dass das mit der Verselbständigung der Österreichischen Bundesbahnen angestrebte Ziel nur dann erreicht werden könnte, wenn die Unternehmung in der Lage wäre, von der ihr durch das Gesetz einzuräumenden kaufmännischen Bewegungsfreiheit auch tatsächlichen Gebrauch zu machen. Infolgedessen hat der Entwurf dieses Gesetzes auch vorgesehen, dass dieses zwar sogleich mit seiner Kundmachung in Kraft treten, dass aber der Zeitpunkt der Übernahme des Betriebes der Österreichischen Bundesbahnen durch die Unternehmung erst durch die Bundesregierung bestimmt werden sollte. Schon dieser Gesetzentwurf ging somit von der Annahme aus, dass die Zeit für eine sofortige Aktivierung des selbständigen Wirtschaftskörpers noch nicht gekommen sei, dass dafür vielmehr noch gewisse Voraussetzungen erfüllt sein müssten, nämlich die Herstellung einer wirklichen Selbständigkeit und Freiheit des Österreichischen Staates, der österreichischen öffentlichen Verwaltung, die Wiedergewinnung auch der wirtschaftlichen Freiheit und eine gewisse Konsolidierung der allgemeinen Verhältnisse in Stadt und Wirtschaft. Auch mehrfache Gutachten der wirtschaftlichen Hauptkörperschaften zu dem erwähnten Gesetzentwurf haben Zweifel darüber ausgedrückt, ob der Zeitpunkt für eine derartige Änderung der Betriebsform der Österreichischen Bundesbahnen, wie sie der Gesetzentwurf herbeiführen sollte, schon gekommen sei.

Die damalige aussenpolitische Lage gestattete allerdings die Hoffnung, dass die genannten Voraussetzungen in abschbarer Zeit gegeben sein würden. Als sich aber im Laufe der Zeit herausstellte, dass eben infolge der allgemeinen weltpolitischen Lage mit einer baldigen Wiederherstellung der staatlichen und wirtschaftlichen Freiheit Österreichs nicht zu rechnen sei, ist die Bundesregierung im Frühjahr 1947 zu dem Entschluss gekommen, den Plan der Errichtung des selbständigen Wirtschaftskörpers vorläufig zurückzustellen. Die Erwägungen, die die Bundesregierung zu diesem Entschluss bestimmt haben und die in folgendem näher dargelegt werden sollen, treffen leider zum grossen Teil auch heute noch zu.

Die Führung eines Betriebes nach kaufmännischen Grundsätzen setzt bekanntlich vor allem voraus, dass die Leitung dieses Betriebes die volle Verfügungsfreiheit über die Anlagen, Einrichtungen und Bestände desselben besitzt und den Betrieb nach eigenem besten Ermessen und, unbeschadet der unerlässlichen staatlichen Einflussnahme, nach eigenen Entschliessungen einrichten und führen kann. Gerade diese Verfügungs- und Bewegungsfreiheit ist aber bei den Österreichischen Bundesbahnen auch gegenwärtig noch nur in einem

5. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz.

8. Juli 1949.

eingeschränkter Masse vorhanden. Abgesehen davon, dass das gesamte bewegliche und unbewegliche, den Zwecken der Bundesbahnen gewidmete Vermögen heute noch nicht zweifelsfrei österreichisches Vermögen darstellt, daher Eigentümerverfügungen, die an der Substanz rühren, heute zum grossen Teil noch nicht möglich sind, kann man auch von einer Selbständigkeit und Verfügungsfreiheit der Leitung der Österreichischen Bundesbahnen in der Einrichtung und Durchführung des Betriebes noch immer nicht sprechen, da sie noch immer der generellen Anordnungsgewalt der Behörden der Besatzungsmacht untersteht. Solange diese Einwirkung aussenstehender Faktoren auf den Betrieb der Österreichischen Bundesbahnen fort dauert, der sich die Leitung eines Wirtschaftskörpers um kein Haar leichter entziehen würde können als die heutige Leitung, ist eine rationelle und ökonomische Betriebsführung erheblich erschwert.

Auch einer der Hauptgedanken der Kommerzialisierung, nämlich eine erhöhte Freiheit der Unternehmung in der finanziellen Gebarung, war schon im Jahre 1947 und wird leider auch noch auf geraume Zeit hinaus verurteilt sein, blosser Theorie zu bleiben. Ich bedaure, die weitgehend optimistischen Auffassungen der Herren Anfragsteller über die Auswirkungen der letzten Tarifreform der Österreichischen Bundesbahnen auf die Ertragsverhältnisse dieser Verkehrsanstalt nicht teilen zu können; die vorgenommenen Erhöhungen werden den Gebarungsabgang der Österreichischen Bundesbahnen wohl vermindern, aber nicht gänzlich zum Verschwinden bringen <sup>können</sup> und es werden die Österreichischen Bundesbahnen voraussichtlich noch längere Zeit hinaus auf namhafte Bundeszuschüsse angewiesen sein. Solange dies aber der Fall ist, kann eine wirklich finanzielle Autonomie weder von den Österreichischen Bundesbahnen beansprucht, noch meiner Überzeugung nach von der staatlichen Finanzverwaltung ihnen zuerkannt werden.

Bei der Beurteilung der künftigen Ertragsverhältnisse der Österreichischen Bundesbahnen darf auch die Tatsache nicht ausser Acht gelassen werden, dass der Wiederaufbau der zerstörten Anlagen, der sich noch auf viele Jahre hinaus erstrecken wird, unverhältnismässig grosse, auch durch die beste kaufmännische Führung aus dem normalen Betrieb unmöglich herauszuwirtschaftende Mittel erfordert.

Endlich scheint mir auch die allfällige Annahme, dass eine Kommerzialisierung der Österreichischen Bundesbahnen deren Kreditfähigkeit erhöhen würde oder dass sie in der verschärfte Form eine geeignetere Sicherheitsunterlage für ausländische Kredite bieten würde, leider unzutreffend; weder

6. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz.

8. Juli 1949.

der noch immer nicht friedensmässige Zustand der Anlagen, der Einrichtungen und des rollenden Materials, noch die gegenwärtigen oder zu erwartenden künftigen Ertragsverhältnisse dieser Verkehrsunternehmung dürften auf ausländische Kreditgeber anziehend wirken.

Da diese voranstehend dargelegten Umstände, die der Bundesregierung im Jahre 1947 Anlass gegeben haben, den Plan der Errichtung eines selbständigen Wirtschaftskörpers "Österreichische Bundesbahnen" vorläufig nicht weiter zu verfolgen, im grossen und ganzen auch gegenwärtig noch gegeben sind, kann ich auch jetzt den Zeitpunkt noch nicht für gekommen erachten, da dem eine Überführung der Österreichischen Bundesbahnen in den selbständigen kaufmännischen Betrieb einen wirklichen praktischen Erfolg erwarten liesse. Die erfreuliche Wendung in Angelegenheit des österreichischen Staatsvertrages, die in den letzten Wochen eingetreten ist, lässt aber der Hoffnung Raum, dass die dormalen noch gegen die Kommerzialisierung der Österreichischen Bundesbahnen sprechenden Gründe über kurz oder lang wegfallen werden und man somit in nicht allzuferner Zeit der Frage der Wiedererrichtung des selbständigen Wirtschaftskörpers wird näher treten können. Ich und mein Ministerium werden die weitere Entwicklung der Voraussetzungen für eine Wiedererrichtung und ein erfolgversprechendes Funktionieren eines solchen selbständigen Wirtschaftskörpers nach wie vor genauestens im Auge behalten und im gegebenen Zeitpunkt einen einschlägigen Gesetzentwurf neuerlich zur Beratung stellen.

-.-.-.-.-