

1. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

8. April 1955

252/A.B.
zu 290/JA n f r a g e b e a n t w o r t u n g

In Beantwortung einer Anfrage der Abg. F r e u n d und Genossen an den Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Betriebe, betreffend Schaffung eines selbständigen Wirtschaftskörpers "Österreichische Bundesbahnen", teilt Bundesminister Dipl.-Ing. W a l d b r u n n e r folgendes mit:

I. Grundsätzliche Stellungnahme zur Frage der Errichtung eines selbständigen Wirtschaftskörpers "Österreichische Bundesbahnen".

Ich habe in den vergangenen Jahren meine positive Einstellung zur Frage der Verselbständigung der österreichischen Bundesbahnen durch Errichtung eines Wirtschaftskörpers niemals verhehlt. Hiebei habe ich allerdings auch niemals verschwiegen, daß man dieses Problem keineswegs durch ein bloßes Zurückgreifen auf das Bundesbahngesetz von 1923 lösen könne. Seit der Erlassung dieses Gesetzes sind immerhin 32 Jahre vergangen, in denen die allgemeine Entwicklung auch vor den Problemen der Österreichischen Bundesbahnen nicht haltgemacht hat.

In der letzten Zeit ist nun das Problem der Errichtung eines selbständigen Wirtschaftskörpers "Österreichische Bundesbahnen" vom Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe sehr genau und eingehend untersucht worden, um hierüber eine neuerliche Diskussion auf einer realen, den derzeitigen Verhältnissen entsprechenden Grundlage durchführen zu können. Hiebei ist insbesondere auch die Gesamtentwicklung der europäischen Bahnen, vor allem hinsichtlich der wirtschaftlichen Autonomie, in die Untersuchung einbezogen worden. Nun hat gerade diese Untersuchung gezeigt, daß allen modernen Eisenbahnverwaltungen die Tendenz gemeinsam ist, das rein privatwirtschaftliche Prinzip, wie es z.B. noch im Bundesbahngesetz 1923 zum Ausdruck kommt, aufzugeben und die beiden Forderungen nach Wahrung des Allgemeininteresses einerseits und nach Anwendung kaufmännischer Grundsätze in der Geschäftsführung andererseits gleichberechtigt in den Vordergrund zu stellen. Das derzeit

2. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

8. April 1955

geltende schweizerische Bundesbahngesetz von 1944 schwächt die privatwirtschaftlichen Gesichtspunkte insoferne noch mehr ab, als es für die Gebarung der Bundesbahnen nicht mehr "kaufmännische", sondern "gesunde betriebswirtschaftliche" Grundsätze für maßgebend erklärt.

Daß in ganz Europa die Tendenz von der privatwirtschaftlich zur gemeinwirtschaftlich geführten Staatsbahnverwaltung geht, ist keineswegs überraschend. In der modernen Verkehrswirtschaft hat sich das Problem "Eisenbahn - Staat" zu dem Problem "Verkehrsmittel - Staat" ausgeweitet. Durch den Wettbewerb zwischen den Verkehrsmitteln, vor allem zwischen der Eisenbahn und dem Kraftwagen, wird der Staat zu einer umfassenden Verkehrspolitik gezwungen. In allen Ländern, in denen sich jene Vielseitigkeit und Reichhaltigkeit der Verkehrsmittel durchgesetzt hat, wie sie heute von Natur und Technik ermöglicht werden, muß der Staat das im Verkehrswesen angelegte Volksvermögen sichern und daher auch in die gesamte Verkehrswirtschaft ordnend eingreifen. Solche ordnende Eingriffe werden um so nötiger sein, je mehr durch Aufwendungen aus öffentlicher Hand für die Ausgestaltung des Verkehrs, sei es bei den Eisenbahnen, den Straßen, den schiffbaren Flüssen oder den Flugplätzen, gesorgt werden muß.

Diese überall feststellbare Entwicklung spricht naturgemäß nicht dafür, die Betriebsverwaltung einer Staatsbahn vollkommen freizustellen oder dieses System dort, wo es derzeit noch bestehen sollte, beizubehalten. Es wäre im Gegenteil geradezu verhängnisvoll, wollte man auf einem Gebiet, das so wie der öffentliche Verkehr für alle Bereiche des Staates und der Volkswirtschaft von größter Bedeutung ist, das freie Spiel der Kräfte ungehindert walten lassen.

Die Entwicklung hat im übrigen auch dazu geführt, daß Länder, die ihre Staatsbahnverwaltungen früher mit eigener Rechtspersönlichkeit ausgestattet hatten, von dieser Form abgegangen sind. Dies gilt z.B. für die Deutsche Bundesbahn. Nur in jenen Ländern, deren Eisenbahnunternehmungen in der Rechtsform einer Aktiengesellschaft errichtet wurden und wo der Staat nur mit einem Anteil am Gesellschaftsvermögen beteiligt ist (z.B. Frankreich und Belgien),

3. Beiblatt Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz 8. April 1955

blieb den Unternehmungen die Rechtspersönlichkeit erhalten. Die Staatsbahnen Skandinaviens und Italiens werden überhaupt als reine Staatsbahnen geführt.

Wie immer aber auch die Formen der äußeren Organisation der Staatsbahnunternehmungen sein mögen, überall gilt für sie die Pflicht, ihre Geschäftsführung nach den beiden Aufgaben einzurichten, die den Eisenbahnen gestellt sind, nämlich der Allgemeinheit zu dienen und die Eigenwirtschaftlichkeit anzustreben und zu wahren. Wenn daher in Österreich die durch das Behördenüberleitungsgesetz vorbehaltene Errichtung eines selbständigen Wirtschaftskörpers durch ein Bundesbahngesetz realisiert werden soll, dann wird man in diesem Gesetz wohl der geschilderten allgemeinen Entwicklung Rechnung tragen müssen. Ähnlich wie in der Schweiz wäre zweckmäßiger an Stelle der Formulierung "kaufmännische Grundsätze" der Ausdruck "gesunde betriebswirtschaftliche Grundsätze" für die Geschäftsführung zu verwenden. Mit dieser Formulierung wird man der Bedeutung der Wechselbeziehungen und der Vereinbarkeit der beiden Zielsetzungen in der Geschäftsführung gerecht. Der neue Begriff deckt die in Wirklichkeit realisierbaren Ziele. Durch ihn wird zum Ausdruck gebracht, daß die Österreichischen Bundesbahnen nicht in der Erzielung eines Gewinnes ihre Hauptaufgabe zu sehen und daß sie die Einnahmen nicht bloß durch Tariferhöhungen, sondern durch erhöhte Betriebsleistungen und Pflege des Verkehrs im einzelnen zu vermehren hätten. Ebenso soll die Ausgabenseite nicht im Sinne engherziger Sparsamkeit, wohl aber unter dem Gesichtspunkt erhöhter Wirtschaftlichkeit behandelt werden.

II. Voraussetzungen, die vor Errichtung eines selbständigen Wirtschaftskörpers "Österreichische Bundesbahnen" zu erfüllen wären.

Die in Abschnitt I dargelegten grundsätzlichen Erwägungen führen zur Überzeugung, daß es nicht zweckmäßig wäre, den Österreichischen Bundesbahnen wieder das gleiche Maß an Selbständigkeit zu geben, wie es das Bundesbahngesetz von 1923 vorsah. Ein neues modernes Bundesbahngesetz wird eine solide Grundlage für die Lebensfähigkeit eines Wirtschaftskörpers darstellen müssen, wenn die Errichtung eines solchen Körpers einen Sinn haben soll. Es wird daher mindestens die folgenden Forderungen zu berücksichtigen haben:

4. Beiblatt Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz 8. April 19551. Ausstattung der Unternehmung mit einem ausreichenden Grundkapital.

Der Wirtschaftskörper "Österreichische Bundesbahnen" soll mit einem Grundkapital ausgestattet werden. Man muß hierbei von der Überlegung ausgehen, daß eine gesunde Wirtschaftsführung der Unternehmung nur gesichert werden kann, wenn ihr durch eine Finanzierung aus Bundesmitteln geholfen wird und sie nicht allein auf eine Finanzierung mit fest verzinslichem Fremdkapital angewiesen ist. Dieses Grundkapital sollte nicht zu gering bemessen sein. Maßgebend für die Höhe des Grundkapitals müssen die gegenwärtige Ertragsmöglichkeit der Österreichischen Bundesbahnen und eine Abschätzung der möglichen künftigen Gestaltung der Wirtschaftslage sein. Jedenfalls sollten der Unternehmung Geldmittel des Bundes zur eigenverantwortlichen Bewirtschaftung (Bundesbahnvermögen) in solcher Höhe gegeben werden, daß sie den Betrieb in ersprießlicher Weise fortführen kann und die Zahlung der Gehälter und Löhne sowie der Ruhe- und Versorgungsgenüsse gewährleistet ist. Die notwendige Höhe des Grundkapitals, die diesen Forderungen entspricht, wird auf 2 Milliarden Schilling geschätzt.

2. Gewährung eines Lastenausgleiches, insbesondere eines Tarifausgleiches durch den Bund.

Die den Eisenbahnen auferlegten Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflichten hatten ihren eigentlichen Sinn nur in der Zeit des Verkehrsmonopols der Bahnen. Sie sollten die Benutzer der Bahn vor willkürlicher Behandlung durch die Monopolbetriebe der Eisenbahnen schützen. Diese Pflichten sind aber auch nach der unwälzenden Umgestaltung der Wettbewerbsverhältnisse, bei der die Bahnen die Vorteile eines Verkehrsmonopols verloren haben, als Belastung der Eisenbahnen verblieben.

Die bedeutsamste Einwirkung des Staates auf die Wirtschaftsführung der Eisenbahnen liegt auf dem Gebiete der Tarifgestaltung. Eine solche Einflußnahme besteht angesichts ihrer wirtschaftlichen Bedeutung in allen Staaten, sei es durch ein gesetzlich festgelegtes Recht der Regierung, Änderungen der Tarife zu verlangen.

Im Personen- wie im Güterverkehr gilt es bisher in den europäischen Eisenbahnländern als eine Selbstverständlichkeit, die

5. Beiblatt Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz 8. April 1955

Eisenbahnen einem Tarifzwang zu unterwerfen. Die Bahnen müssen die Tarife veröffentlichen und gleichmäßig auf alle ihre Verkehrskunden anwenden. Sie müssen ermäßigte Tarife aller Art gewähren. Die Eisenbahnen erbringen im großen Umfange unrentable Transporte durch die ihnen auferlegte Verpflichtung zu unter den Selbstkosten liegenden Sozialtarifen im Personenverkehr und zu Subventionstarifen im Güterverkehr. Die hieraus entstehenden Lasten sind sehr erheblich. Auf Grund des Tarifzwanges und der volkswirtschaftlichen Tarifbindungen kommt in der Wirtschaftsführung der Eisenbahnen der Grundsatz der freien Preisbildung nicht zum Zuge.

Zu diesen Lasten, die durch die Gewährung von Sozial- und Subventionstarifen entstehen, kommen jene Belastungen, die sich aus den zufolge staatlicher Einwirkungen unterbliebenen Tariferhöhungen ergeben.

Um daher die Basis für eine gesunde, finanziell wirtschaftliche Entwicklung der Bundesbahnen zu schaffen, muß verlangt werden, daß der Bund insoweit eine Vergütung (Tarifstützung, Tarifausgleich) leistet, als die auferlegten Tarife zu niedrig sind, um jene Einnahmen zu erzielen, welche die Herstellung des wirtschaftlichen Gleichgewichtes der Unternehmung ermöglichen. Eine Vergütung der Einnahmeausfälle ist vom Bund auch zu leisten, wenn den Österreichischen Bundesbahnen weiterhin die Durchführung oder Unterlassung von tariflichen Maßnahmen auferlegt werden sollte, die nach der finanziellen Leistungsfähigkeit des Unternehmens nicht tragbar erscheinen.

Eine gewisse Analogie zu diesen Forderungen kann in den diversen Preisstützungen durch den Bund auf dem Sektor der Landwirtschaft (Preisausgleiche für Brotgetreide, Milch, Futter- und Düngemittel) erblickt werden.

Wie stark untermalorisiert die Tarife derzeit sind, ergibt sich aus folgender Gegenüberstellung: Im Vergleich zum Jahre 1938 beträgt der Index der Personentarife 288, der Index der Regeltarife im Güterverkehr 443, während der Großhandelsindex nach Mitteilungen des Österreichischen Institutes für Wirtschaftsorschung im Jänner 1955 bei 844, der Lebenshaltungsgesamtindex bei 697 lag.

6. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

8. April 1955

In welchem Umfange von den Österreichischen Bundesbahnen Entschädigungsansprüche an den Bund aus dem Titel der Tarifpflicht zu stellen wären, wird davon abhängen, welche sonstigen Maßnahmen zum Ausgleich des Wettbewerbes zwischen Schiene und Straße getroffen werden.

3. Lösung des Problems der unrentablen Nebenstrecken.

Im Falle der Schaffung einer neuen Eisenbahnverfassung in Österreich darf auch an dem Problem der Nebenbahnen nicht vorübergegangen werden.

Die Betriebspflicht zwingt die Eisenbahn, den Betrieb auch auf Nebenstrecken ohne Rücksicht auf die Wirtschaftlichkeit mit einem bestimmten Mindestverkehr aufrecht zu erhalten. Die Bahnen dürfen unrentable Strecken von sich aus selbst dann nicht einstellen, wenn eine zureichende Leistungsbeanspruchung nicht mehr zu erwarten ist und wenn bei hohen laufenden Kosten nur minimale Einnahmen zu verzeichnen sind.

Bei der Beurteilung der Wirtschaftlichkeit unrentabler Strecken ist zu berücksichtigen, daß die Österreichischen Bundesbahnen die Möglichkeit des inneren Ausgleichs zwischen den einnahmegünstigen und einnahmeungünstigen Strecken nicht mehr besitzen. Dies war der Fall, als die Bahnen noch ein Monopol hatten und die durchschnittlichen Frachtsätze so ansetzen konnten, daß genügend Überschuß vorhanden war, um die Ausgaben der ertragsarmen Strecken zu decken. Andererseits zwingen heute vielfach auch die Straßenverkehrsverhältnisse im Verkehrsgebiet ertragsarmer Nebenstrecken die Bahn, von der Stilllegung oder Änderung der Betriebsweise abzusehen.

Die Bahn muß Nebenstrecken, die trotz aller nur möglichen kostenvermindernden Maßnahmen und auch bei Berücksichtigung ihres Zubringerwertes für die übrigen Strecken unrentabel sind, entgegen ihren betriebswirtschaftlichen Erwägungen aus volkswirtschaftlichen und raumpolitischen Notwendigkeiten heraus fortführen. Man muß sich darüber im klaren sein, daß man bei Einrichtung einer wirklich selbständigen und auf die Wirtschaftlichkeit ihres Geschäftsbetriebes ausgerichteten Bundesbahnverwaltung dieser einen Ausgleich für diese Belastungen wird gewähren müssen.

4. Belastungen aus dem Titel der Beförderungspflicht.

Das zu Punkt 3) Gesagte gilt sinngemäß auch für die Beförderungspflicht. Die gesetzliche Verpflichtung zur Beförderung von Personen und Gütern ist dann für die Eisenbahn eine Last, wenn sie eine Beförderung durchführen muß, obwohl diese nach kaufmännischen Gesichtspunkten unwirtschaftlich ist.

In welcher Höhe der aus der Beförderungspflicht herrührende Kostenanfall zu veranschlagen ist, kann nur durch sehr ins Einzelne gehende Sonderuntersuchungen festgestellt werden. Es können hierbei nur Kosten in Frage kommen, die nicht schon bei der Bemessung der Selbstkosten der Eisenbahn berücksichtigt wurden und in der Tarifgestaltung ihren Ausgleich gefunden haben. Bei den Untersuchungen der Deutschen Bundesbahn hat man die Mehrkosten der Reservehaltung am Transportvolumen allein auf mindestens 2 Prozent der Gesamtkosten geschätzt.

5. Mittelbeschaffung für die Kosten des Wiederaufbaues und der Investitionen.

Bei der Formulierung eines neuen Bundesbahngesetzes ist auch die komplexe Frage der Mittelbeschaffung für die laufende Erhaltung und Erneuerung der Anlagen und Fahrbetriebsmittel ebenso wie für die Fertigstellung des noch lange nicht vollendeten Wiederaufbaues des Eisenbahnapparates zur Debatte zu stellen. Die hiedurch erwachsenden Kosten werden aus den laufenden Betriebseinnahmen nicht aufzubringen sein, zumal infolge einer langjährigen Überbeanspruchung sowie einer durch finanzielle Notlage verursachten Vernachlässigung auch noch ein größerer Nachholbedarf bei den Anlagen und Fahrbetriebsmitteln und insbesondere beim Oberbau besteht. Wenn man daran denkt, einem neuen Wirtschaftskörper die Verpflichtung aufzuerlegen, auf eigene Kosten die Anlagen und Fahrzeuge zu erhalten, nach dem Stande der fortschreitenden Technik zu modernisieren und zu erneuern und darüber hinaus die notwendigen Wiederaufbauarbeiten nach den Zerstörungen des Krieges zu leisten, so muß gefordert werden, daß von vornherein die Frage der Finanzierung für die vorerwähnten Aufwendungen grundsätzlich geregelt wird.

Bei dieser Sachlage müßte von den Österreichischen Bundesbahnen eine staatliche Hilfeleistung bei der Kapitalbeschaffung in Anspruch genommen werden. Auch die vormalige Unternehmung Österreichische Bundesbahnen hat eine derartige staatliche Hilfe erhalten.

8. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

8. April 1955

Es galt der Grundsatz, daß für produktive Investitionen der Zinsdienst von den Österreichischen Bundesbahnen getragen wird; für die Amortisation aber der Bund aufzukommen hat. Für unproduktive Investitionen soll der Bund die gesamte Kapitallast auf sich nehmen.

Die Finanzierung wertvermehrender Investitionen im Rahmen eines Investitionsprogrammes und der in einem gesonderten Wiederaufbauprogramm festgelegten Wiederaufbauarbeit durch Anleihen aus öffentlichen Geldern oder durch die Inanspruchnahme des öffentlichen Geldmarktes mit staatlicher Garantie und mit ganzer oder teilweiser Verzinsung und Tilgung zugunsten der Österreichischen Bundesbahnen muß bei der Bildung eines Wirtschaftskörpers als Minimalforderung angesehen werden. Jedenfalls wäre bei Erstellung der Rechtsgrundlagen eines zu schaffenden Wirtschaftskörpers eine klare Verteilung der Ausgaben zwischen dem Staate und der Unternehmung zu treffen.

Um gerechte Startbedingungen für die Unternehmung Österreichische Bundesbahnen neben dem Straßenverkehr zu schaffen, wird man auch die Investitionen für den Straßenverkehr prüfen und fragen müssen, wie weit die Lasten dieser Investitionen vom Staate getragen oder auf die Verkehrsbenützer abgewälzt werden können.

Außerdem wird zu prüfen sein, in welchem Umfange auch in Österreich der in Frankreich längst verwirklichte und in anderen europäischen Eisenbahnländern aufgenommene Gedanke der Erhaltung der Fahrbahn durch den Staat zu einer Forderung der Österreichischen Bundesbahnen erhoben werden kann.

6. Regelung der Pensionslasten.

Eine schwerwiegende Beeinträchtigung der Wirtschaftsführung der Österreichischen Bundesbahnen bilden die fremden Pensionslasten. Bei keiner anderen europäischen Eisenbahnverwaltung ist der Stand der Empfänger von Ruhe- und Versorgungsgenüssen im Verhältnis zu den eigentlichen Gehalts- und Lohnempfängern so unnatürlich hoch wie bei den Österreichischen Bundesbahnen. Am 1.1.1955 standen 88.830 Pensionsparteien 69.692 im Betrieb tätigen Bediensteten gegenüber.

Die Ursache dieser unwirtschaftlichen und den Erfordernissen einer gesunden Sozialentwicklung des Personalkörpers zuwiderlaufenden Überbelastung der Österreichischen Bundesbahnen durch Zahlung von Ruhe- und Versorgungsgenüssen liegt in den genügend bekannten staatspolitischen Maßnahmen vergangener Jahre und in den noch bestehenden Auswirkungen der gewaltigen Beschneidung des österreichi-

9. Beiblatt Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz 8. April 1955

schen Eisenbahnnetzes durch den Zerfall der österreichisch-ungarischen Monarchie und dem dadurch ausgelösten Rückströmen der deutschsprachigen österreichischen Eisenbahner in den Rumpfstaat. Hier muß eine durchgreifende Entlastung erfolgen, die nicht einer Vereinbarung zwischen dem Bund und der Unternehmung "Österreichische Bundesbahnen" überlassen werden, sondern im Bundesbahngesetz oder einem besonderen Gesetz geregelt werden müßte. Hierbei wäre hinsichtlich der bei der Errichtung der Unternehmung bereits bestehenden Versorgungsansprüche unter Ausschaltung der durch den Betrieb nicht ursächlich bedingten Komponenten des derzeitigen Standes an Ruhe- und Versorgungsgenußempfängern eine normale Pensionslast zu errechnen und für die darüber hinausgehende tatsächliche Belastung eine Beitragsleistung des Bundes vorzusehen. Die Unternehmung hätte sodann diese Normalpensionslast und den Aufwand für von der Gründung der Unternehmung an anfallende Versorgungsansprüche zu tragen. Aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung und der gleichmäßigen Behandlung des Personals, das im österreichischen Eisenbahndienste Versorgungsansprüche erworben hat, sollten alle Empfänger von Ruhe- und Versorgungsgeldern im Stande der Unternehmung "Österreichische Bundesbahnen" geführt werden.

Eine zweite Möglichkeit bestünde darin, den "Österreichischen Bundesbahnen" für die Sicherung der Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenversorgung ihrer Bediensteten lediglich die Zahlung der Dienstgeberbeiträge zur gesetzlichen und zusätzlichen sozialen Rentenversicherung als "Normalpensionslast" aufzuerlegen, wie sie auch einen privaten Dienstgeber belasten.

7. Koordination der verschiedenen Verkehrszweige.

Die Frage der Errichtung eines Wirtschaftskörpers "Österreichische Bundesbahnen" muß auch mit der übergeordneten Frage der Verkehrs-koordinierung in Verbindung gebracht werden. Das Problem der wirtschaftlichen Gesundung der Österreichischen Bundesbahnen erschöpft sich nicht in der Umgestaltung ihrer Organisation und der Gewährung staatlicher Entschädigungen. Um einen Erfolg für die gesamte Volkswirtschaft zu erzielen, reichen solche Organisationsänderungen und die damit verbundenen Maßnahmen der inneren Betriebsrationalisierung sowie der Kostenausgleiche nicht aus. Es müssen zugleich alle geeigneten Maßnahmen zur Sicherstellung einer zufriedenstellenden

10. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

8. April 1955

Koordination der verschiedenen Verkehrsarten im Sinne gleicher Wettbewerbsbedingungen getroffen werden.

Wenn solcherart notwendige Vorsorgen für eine Schadloshaltung der Österreichischen Bundesbahnen für ihnen auferlegte, sich ungünstig auf ihre Finanzlage auswirkende Lasten getroffen werden, so wird auch psychologischen Momenten Rechnung getragen, von deren Berücksichtigung viel für eine gerechte Beurteilung der Geschäftsführung bei den Österreichischen Bundesbahnen abhängt.

Der Lastenausgleich wird wesentlich dazu beitragen können, die Österreichischen Bundesbahnen in der öffentlichen Meinung von dem ungerechtfertigten Odium zu befreien, dauernd ein Zuschußbetrieb zu sein. Die Österreichischen Bundesbahnen werden die ihnen gebührende Anerkennung um so eher finden, wenn ihre Jahresrechnung auf der Einnahmen- und der Ausgabenseite alle Leistungen der Österreichischen Bundesbahnen und die hierauf begründeten Kostenrechnungen mit größerer Klarheit aufzeigt. Dann wird man auch um so eher bereit sein, den betriebswirtschaftlichen Geist in der Geschäftsführung der Unternehmung anzuerkennen.

Die vorstehend in 7 Punkten angeführten Forderungen sind daher als die Mindestvoraussetzungen anzusehen, die für die Lebensfähigkeit eines Wirtschaftskörpers "Österreichische Bundesbahnen" unabdingbar sind.

III. Die Frage der Organisation eines selbständigen Wirtschaftskörpers "Österreichische Bundesbahnen".

Soll die Verselbständigung der Österreichischen Bundesbahnen Aussicht auf dauernden Erfolg haben, so müßten in organisatorischer Hinsicht folgende Fragen positiv gelöst werden:

a) Administrative und finanzielle Selbständigkeit des Unternehmens.

Die Österreichischen Bundesbahnen sind heute vom Bundeskanzleramt in personeller und vom Finanzministerium in finanzieller Hinsicht weitgehend abhängig. Diese Ressorts wirken auf Grund der durch verschiedene Gesetze und Vorschriften den Österreichischen Bundesbahnen heute auferlegten Bindungen an verwaltungsmäßigen und finanz-

11. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

8. April 1955

wirtschaftlichen Maßnahmen der Österreichischen Bundesbahnen mit. Trotz des Verständnisses, das die Vertreter dieser Ressorts in Fragen der Eisenbahn zeigen, bleibt eine stark hemmende Wirkung dieser Bindungen auf die planmäßigen Vorkehrungen für die Durchführung eines Eisenbahnbetriebes und überhaupt auf die Schlagkraft der Betriebsverwaltung bestehen. Daß dies die Gefahr von Verzögerungen in der Durchführung notwendiger Maßnahmen mit sich bringt, liegt auf der Hand. Dies gilt insbesondere dann, wenn zeitraubende Aufklärungen über die durch die Natur der Eisenbahn bedingte Eigenart einer Eisenbahnbetriebsverwaltung und die hieraus entspringenden besonderen Anforderungen gegeben werden müssen. Auf die Einräumung einer administrativen und finanziellen Selbständigkeit der Österreichischen Bundesbahnen durch die Aufhebung der erwähnten Bindungen kann deshalb nicht verzichtet werden.

Besonders die Einräumung der finanziellen Selbständigkeit ist eine notwendige Voraussetzung für die Errichtung einer wirklich selbständigen und auf die wirtschaftliche Natur ihres Geschäftsbetriebes ausgerichteten staatlichen Eisenbahnverwaltung. Man wird den Österreichischen Bundesbahnen diese Selbständigkeit um so eher einräumen können, als es sich hier um ein verstaatlichtes Unternehmen handelt, dessen Verwaltung sich auf die gute Tradition des österreichischen Eisenbahnberufsstandes stützen kann und deren leitende Beamte stets bewiesen haben, daß sie gemeinnützig und zugleich kaufmännisch zu denken und zu handeln verstehen.

b) Trennung von Hoheits- und Wirtschaftsverwaltung.

Die Errichtung eines selbständigen Wirtschaftskörpers Österreichische Bundesbahnen bedeutet auch das Herauslösen der Betriebsverwaltung aus dem Rahmen der allgemeinen Staatsverwaltung. Dies wird dann eine bessere Gewähr für eine betriebswirtschaftliche Geschäftsführung bieten, wenn die Trennung zwischen der Eisenbahnhöheitsverwaltung und der Geschäftsführung der Österreichischen Bundesbahnen in der Weise durchgeführt wird, daß die letztere von Organen kraft eigenen Rechtes ausgeübt wird, die allein für die Gebarung der Unternehmung nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen und entsprechend der Zweckbestimmung der Staatsbahnen verantwortlich sind.

Die Männer in der obersten Geschäftsleitung der Unternehmung können sich dann mit der ganzen Kraft ihren Aufgaben im Dienste der Unternehmung widmen und sind in ihrer Entscheidungsfreiheit in kaufmännischen Belangen nicht durch Rücksichten auf die Wahrnehmung von Aufgaben der Hoheitsverwaltung beeinflusst.

Die Errichtung einer dadurch notwendigen besonderen Stelle für die Hoheitsverwaltung im Bundesministerium für Verkehr und verstaatliche Betriebe mit eigener Leitung, deren sich der Bundesminister bei der Wahrnehmung der Hoheits- und Aufsichtsrechte auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens bedient, würde nicht unbedingt einen Mehrbedarf an Personal mit sich bringen. Einzelne Agenden der Hoheitsverwaltung, in denen die Österreichischen Bundesbahnen nicht als Partei erscheinen oder die von geringer Bedeutung sind, könnten nämlich zur auftragsweisen Sachbearbeitung an bestimmte Fachleute der Österreichischen Bundesbahnen übertragen werden.

c) Schaffung eines Verwaltungsrates.

Eine Loslösung der Österreichischen Bundesbahnen aus der allgemeinen Bundesverwaltung würde die Frage der Einrichtung eines Verwaltungsrates aufwerfen. Bei den autonomen Staatsbahnverwaltungen sind in verschiedenen Formen Gremien eingerichtet, um Vertretern der am Verkehrswesen besonders interessierten Kreise die Möglichkeit einer Beratung oder auch verbindlich beschließenden Begutachtung in wichtigen Angelegenheiten der Eisenbahnverwaltung zu geben.

Die Rechte des Verwaltungsrates müßten jedenfalls in einem genauen Zuständigkeitskatalog festgehalten werden.

d) Organisation des Vorstandes des Wirtschaftskörpers.

Wenn man mit der Verselbständigung der Österreichischen Bundesbahnen eine eigene Geschäftsleitung schaffen will, so muß die Frage geklärt werden, ob diese, der Vorstand, monarchisch und präsidial oder nach dem Kollegialsystem organisiert wird.

Über die Frage, welchem System der Vorzug zu geben ist, ist schon viel diskutiert worden. Die Verfechter des Präsidialsystems verweisen darauf, daß es mit Erfolg angewendet worden sei, und sehen die Vorteile der Leitung durch eine einzelne Persönlichkeit darin, daß sie eine schlagkräftige und die einzelnen Dienstzweige straff zusammenfassende Geschäftsführung verbürgt.

13. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

8. April 1955

Die Anhänger des Kollegialsystems sind hingegen der Ansicht, daß die für die Führung eines großen Eisenbahnunternehmens notwendigen Qualitäten so vielfältig und die Anforderungen so groß seien, daß eine einzelne Person nicht alles bewältigen könne. Die Gleichstellung der Mitglieder des Direktoriums nach dem Kollegialsystem sei notwendig, damit hochqualifizierte Kräfte gewonnen werden können.

IV. Sicherung der Rechte der Bediensteten und Pensionisten der Österreichischen Bundesbahnen.

Die Lösung aller im vorhergehenden aufgeworfenen Fragen ist zweifellos Voraussetzung für jedwede Organisationsänderung mit dem Ziele, einen lebensfähigen Wirtschaftskörper zu errichten. Die Schaffung eines Wirtschaftskörpers "Österreichische Bundesbahnen" darf jedoch keinesfalls eine Verschlechterung der dienst- und sozialrechtlichen Lage des Bundesbahnpersonals bedeuten. Es ist bekannt, daß die Österreichischen Bundesbahnen seit 1945 ihre Personalstände ständig reduzierten, gleichzeitig aber ihre Leistungen von Jahr zu Jahr gesteigert haben. Dies ist in weitem Maße dem Verantwortungsbewußtsein des Personals und seiner Personalvertretung zu danken. Es ergibt sich daraus die selbstverständliche Forderung, daß auch nach Schaffung eines selbständigen Wirtschaftskörpers die Gewähr für eine gute Personalpflege gegeben sein muß. Eine solche Umstellung darf nicht zum Anlaß genommen werden, um die Rechte der Bediensteten, sei es der Aktiven oder der Pensionisten, anzugreifen oder das Mitspracherecht der Personalvertretung auszuschalten.