

1. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz8.
Juli 1955293/A.B.

zu 326/J

A n f r a g e b e a n t w o r t u n g

Auf die Anfrage der Abg. M a c h u n z e und Genossen, betreffend die Durchführung des im November 1952 zwischen der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland abgeschlossenen Regierungsabkommens (Bonner Abkommen) ^{im Bereich der Bundesbahnen,} teilt Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Betriebe Dipl.-Ing. W a l d b r u n n e r folgendes mit:

Das in der Anfrage zitierte Bonner Abkommen wurde vom Hauptausschuss des Nationalrates in der Sitzung vom 15.4.1953 einstimmig zur Kenntnis genommen. Weder der schon aus der Präambel erkennbare Sinn des Abkommens, noch sein Wortlaut, insbesondere der des zitierten § 8 Abs.1 und der Auslegungsvorschriften hiezu, bestätigt die Auffassung der Fragesteller, dass das Abkommen über die Gewährung einer Versorgung an eine Gruppe der in Österreich lebenden Volksdeutschen hinaus noch von anderen Begünstigungen oder Zuwendungen handelt.

Es muss insbesondere das von den vertragschliessenden Regierungen mit dem Abkommen verfolgte Ziel beachtet werden, den bezeichneten Personen, von denen die Eisenbahner nur etwa ein Viertel sind, eine entsprechende finanzielle Hilfe zu gewähren und dadurch die Notlage zu beseitigen, in die sie durch die Nichterfüllung ihrer Versorgungsansprüche von seiten ihrer früheren Dienstherrn oder Versorgungsträger gekommen waren. Eine Sonderstellung der Eisenbahn-Versorgungsempfänger durch Gewährung von Sonderbegünstigungen konnte im Rahmen dieses Abkommens also nicht in Betracht gezogen werden, zumal sie gegenüber den anderen zu versorgenden Volksdeutschen eine einseitige Bevorzugung bedeutet hätte. Was unter "Versorgung" im Sinne des Abkommens gemeint ist, geht aus § 8 Abs.3 des Abkommens und den Erläuternden Bestimmungen dazu eindeutig hervor.

§ 8 Abs.3 lautet:

"Die Versorgung wird nach der dienst- oder versorgungsrechtlichen Stellung vom 8.5.1945 in der Höhe des Ruhe- oder Versorgungsgenusses bemessen, der dem vergleichbaren österreichischen öffentlichen Bediensteten oder seinen Hinterbliebenen unter Zugrundelegung österreichischer dienst-, besoldungs- und pensionsrechtlicher Vorschriften im Versorgungsfall zustehen würde."

Die Erläuternden Bestimmungen dazu zählen taxativ auf, was unter "Ruhe- oder Versorgungsgenuss" im Sinne des § 8 Abs.3 zu verstehen ist. Von der Gewährung besonderer andersartiger Vergünstigungen für Eisenbahnbedienstete ist nichts erwähnt, wie auch keine Bestimmung über eine Beteiligung der Deutschen

2. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz 8. Juli 1955

Bundesrepublik an den Kosten einer Fahrbegünstigung und über die Verrechnung eines Anteiles daran im Abkommen enthalten ist.

Ich darf darauf hinweisen, dass bei der Gewährung von Fahrbegünstigungen und der sogenannten Regiekohle auf die in Österreich bestehenden Verhältnisse Bedacht genommen werden muss. Die kritischen Betrachtungen der Öffentlichkeit über die schlechte finanzielle Lage der Österreichischen Bundesbahnen gipfeln häufig u.a. in der Forderung, sämtliche Sonderbegünstigungen der Eisenbahner und insbesondere die Fahrbegünstigungen, somit auch die den Heimatvertriebenen bereits gewährten, aufzuheben. Es muss auch darauf Bedacht genommen werden, dass gegenüber dem Stande vom Jahre 1938 diesbezüglich wesentliche Einschränkungen gemacht werden mussten, die insbesondere die Bundesbeamten und die Ruhe(Versorgungs)genussempfänger, die ihre Bezüge durch das Zentralbesoldungsamt erhalten, von jeder Fahrbegünstigung ausgeschlossen haben. Die Gewährung von Fahrbegünstigungen wurde also grundsätzlich von der Voraussetzung abhängig gemacht, dass der Begünstigte zu den Österreichischen Bundesbahnen in einem Dienstverhältnis steht oder gestanden ist. Diese Voraussetzung ist aber ebensowenig bei den Bundesbeamten und Pensionsparteien wie bei den Heimatvertriebenen einschliesslich der heimatvertriebenen Eisenbahner-Pensionisten und Hinterbliebenen gegeben, die ihre ausserordentlichen Versorgungsgenüsse ebenfalls vom Zentralbesoldungsamt erhalten, weil die Österreichischen Bundesbahnen mit diesen betriebsfremden Pensionslasten nicht auch noch belastet werden konnten.

Unter diesem Gesichtspunkt betrachtet, stellen die den Empfängern von sogenannten "Gmundner-Pensionen" bereits eingeräumten Fahrbegünstigungen, nämlich eine Fahrkarte pro Jahr zum Personalpreis für den Pensionsempfänger selbst und eine Fahrkarte pro Jahr zum doppelten Personalpreis für die Angehörigen, ein sehr weitgehendes Zugeständnis dar, das keine Erweiterung mehr erfahren kann.

-.-.-.-