

II-250 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates
XV. Gesetzgebungsperiode

DER BUNDESMINISTER FÜR FINANZEN

Z. 11 0502/59-Pr.2/79

1979 09 06

An den
Herrn Präsidenten
des Nationalrates
Parlament
1017 W i e n

1151AB
1979 -09- 10
zu 1031J

Auf die Anfrage der Abgeordneten Dkfm. Dr. König und Genossen vom 10. Juli 1979, Nr. 103/J, betreffend Maßnahmen zur Verringerung des ÖBB-Defizites, beehre ich mich mitzuteilen:

Zu 1)

Die in der Unterlage meines Ressorts enthaltenen Ausführungen über die ÖBB entsprechen der von der Bundesregierung getragenen Wirtschafts- und Finanzpolitik und sind mit dem Herrn Bundesminister für Verkehr abgesprochen.

Zu 2)

Wenn in der von Ihnen zitierten Unterlage Maßnahmen zum Abbau des ÖBB-Defizites angeregt werden, können diese Anregungen nicht für sich allein, sondern im Zusammenhang mit der allgemeinen Wirtschafts- und Finanzpolitik gesehen werden. Den gleichen Unterlagen ist zu entnehmen, daß angesichts der besseren Konjunktur-entwicklung es erforderlich erscheint, eine dritte Phase der Budgetpolitik einzuleiten, mit der eine Verbesserung des Budgets herbeigeführt werden muß.

An dieser Zielvorgabe wird sich auch die Unternehmenspolitik der ÖBB, die einen bedeutenden Posten im Staatshaushalt darstellt, verstärkt zu orientieren haben. Bei der Verwirklichung dieser Vorschläge handelt es sich um einen kontinuierlichen Prozeß, der alle Unternehmensbereiche berührt. Kernpunkte dieser Rationalisierungsbemühungen bilden die volkswirtschaftlich besonders bedeutsamen Investitionen auf dem Güterverkehrssektor. Insbesondere der Bau des Zentralverschiebebahnhofes Wien und des Großverschiebebahnhofes Villach Süd, stellen die bedeutendsten Rationalisierungsvorhaben der ÖBB seit Einführung der Elektrotraktion dar und werden den Schienengüterverkehr in Österreich auf eine ganz neue Basis stellen. Nach Fertigstellung der großen Verschiebebahnhöfe, über die rund 70 % des Güteraufkommens der ÖBB abgewickelt werden, wird jeder für den Güterverkehr wichtige

- 2 -

österreichische Bestimmungsbahnhof innerhalb von 24 Stunden erreicht und somit beträchtliche Ersparnisse durch bessere Ausnutzung des Wagenmaterials erzielt werden können. Gleichzeitig werden die Investitionen auf dem Güterverkehrssektor, deren Rationalisierungseffekt sich auf den ganzen Unternehmensbereich erstrecken wird, positive Auswirkungen bei den Personalkosten nach sich ziehen.

Was die sogenannten Nebenbahnen anlangt, ist Anfang des kommenden Jahres eine Aussage der österreichischen Raumordnungskonferenz zu erwarten. Damit wird eine wesentliche Entscheidungshilfe zu der von den ÖBB schon seit langem angestrebten Lösung dieser Frage vorliegen.

In der Tarifpolitik verfolgen auch die ÖBB den Grundsatz, Tarifierpassungen nach Möglichkeit in kürzeren Zeitabschnitten vorzunehmen und dabei "eine Tarifpolitik der kleinen Schritte" zu realisieren. Erfreulicherweise ist festzustellen, daß diese Vorgangsweise, die im Unternehmenskonzept der ÖBB verankert ist, auch von der verladenden Wirtschaft befürwortet wird.

Zu 3)

Zu Ihrem Hinweis über den "bereinigten Gesamtabgang der ÖBB" von S17,4 Mrd. ist festzustellen, daß in dieser Summe nach den Grundsätzen der kameralistischen Buchführung auch Aufwendungen für betriebsfremde Lasten, für Sozialtarife und für Investitionen enthalten sind. Bei einem nach kaufmännischen Grundsätzen erstellten Wirtschaftsvoranschlag der ÖBB für 1979 ergibt sich ein Verlust von rd. S 3,8 Mrd. Allein diese Zahl, in der auch die buchmäßigen Abschreibungen für das Anlagevermögen sowie der von den ÖBB zu tragende Anteil am Pensionsaufwand berücksichtigt wird, kann für die wirtschaftliche Beurteilung des Unternehmens herangezogen werden. Wie sehr die von den ÖBB durchgeführten Rationalisierungsmaßnahmen schon Erfolge nach sich gezogen haben, zeigt der Umstand, daß trotz Verringerung des Wirtschaftswachstums und der gegebenen Preissteigerungsrate dieser für die Beurteilung der ÖBB maßgebliche Nettoverlust von S 3,8 Mrd. seit drei Jahren gleich geblieben ist.

Im Übrigen ist aber noch darauf hinzuweisen, daß auch das nach kameralen Grundsätzen, d.h. Gegenüberstellung von Einnahmen und Ausgaben, errechnete Defizit der ÖBB eine Stabilisierungstendenz zeigt.