

II-6637 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR

MAG. VIKTOR KLIMA

Pr.Zl. 5905/33-4-92

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

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Dr. Lukesch und Kollegen vom 14. Mai 1992,
Zl. 2954/J-NR/1992 "Studie Wegekostenrechnung
Österreich Teilbereich: Aggregatrechnung
Schienenverkehr"

2923 IAB

1992 -07-10

zu 2954 IJ

Ihre Fragen

"Welche wesentlichen Ergebnisse hat die mittlerweile abgeschlossene Aggregatrechnung Schienenverkehr im Rahmen der Studie die "Wegekostenrechnung Österreich" erbracht?"

Sind Sie im Hinblick auf die bevorstehenden parlamentarischen Verhandlungen über das neue Bundesbahngesetz bereit, die bereits abgeschlossene Aggregatrechnung Schienenverkehr vor Fertigstellung der Gesamtstudie den Abgeordneten des österreichischen Nationalrates zu übermitteln?"

Wenn nein, warum nicht?"

darf ich wie folgt beantworten:

Die "Wegekostenrechnung Schiene - Aggregatrechnung" ist ein Teil eines umfassenden Untersuchungspaketes, um die in Österreich für die Verkehrsträger Schiene und Straße tatsächlich anfallenden Kosten

- a. der Infrastrukturbenutzung und
- b. der externen Effekte, soweit diese über den Bereich Bau und Betrieb der Verkehrsinfrastruktur hinausgehen,

zu untersuchen und innerhalb bestimmter Bandbreiten monetär festzulegen.

Die Gesamtuntersuchung gliedert sich in die Bereiche der beiden Verkehrsträger Schiene und Straße, die vom Verkehrsressort

- 2 -

bzw. Wirtschaftsressort vergeben wurde, und in eine Teilrechnung "Brennerkorridor", die aufgrund der aktuellen verkehrspolitischen Notwendigkeit als Zusatzauftrag des Landes Tirol vergeben wurde. Alle Teile werden jeweils als Aggregat- und Detailrechnung angelegt, denen eine methodische Grundlagenarbeit vorgelagert und eine gesamtwirtschaftliche Zusammenfassung bzw. Evaluierung nachgelagert ist.

Wie die aktuellen wissenschaftlichen, aber auch verkehrspolitischen Diskussionen zum Themenbereich Wegekostenrechnung zeigen, handelt es sich hier um eine sehr komplexe Materie. Will man das Ziel "Verursachungsgerechte Anlastung der Wegekosten und Internalisierung der externen Effekte des Verkehrs" realisieren, so sind mehrere Vorgangsweisen und daher auch recht unterschiedliche Resultate möglich.

Die einzelwirtschaftliche Vorgangsweise beschränkt sich darauf, den leistungsbezogenen, periodengerechten und mit Zahlen und Strömen bewerteten Güterverbrauch eines Verkehrsträgers zu ermitteln und einen möglichst eindeutigen Zusammenhang zwischen verkehrsträgerorientierter Leistungserstellung und den dabei direkt verbrauchten Ressourcen zu erstellen.

Eine gemeinwirtschaftliche Auffassung erweitert diesen Ansatz um jene Kostendeckungen, die im Rechnungswesen eines privaten Betriebes nicht berücksichtigt werden, die jedoch als vom Verkehr verursachte Schädigungen unbeteiligter Dritter zu gelten haben.

Ferner können beide Rechnungen finanzwirtschaftlich angelegt werden. Hier geht es primär um die Investitions-, Betriebs- und Erhaltungsausgaben und die Gegenüberstellung zu den entsprechenden Einnahmen.

Die volkswirtschaftliche Betrachtung erweitert diese Auffassung um die unbaren, nicht unmittelbar oder nicht immer

- 3 -

zahlungswirksamen Kostenkomponenten, die zwar als Ressourcenverbrauch zu gelten haben, deren monetärer Wert jedoch erst gewichtet werden muß.

Auch beim Kostenbegriff gibt es mehrere Auffassungen, wie z.B. die pagatorische oder die wertmäßige Auffassung, die ihrerseits wieder in einzelwirtschaftliche oder in erweiterte gesamtwirtschaftliche Ausdehnungen münden kann.

Ferner sind im Rechnungswesen der einzelnen Verkehrsträger die Kosten unterschiedlich erfaßt. So unterliegen etwa die Österreichischen Bundesbahnen den Bestimmungen des Haushaltsrechtes des Bundes und hinsichtlich der Bilanz, die auch die ÖBB erstellen, dem Handels-, Steuer- und Aktienrecht.

Demgegenüber handelt es sich beim Straßenverkehr vielfach um Zahlungsströme, die von unterschiedlichen öffentlichen Institutionen auf kameralistischer Basis erfaßt werden. Ein weiterer Teil ist auf das betriebliche Rechnungswesen konzentriert, das sich auf mehrere 1000 Betriebe zersplittert. Private Haushalte führen überhaupt keine Rechnungsaufzeichnungen, obwohl diese Teilnehmer am Straßenverkehr sind. Damit wird bereits die Problematik der Datenerfassung deutlich.

Wie daher vielfach gezeigt werden konnte, sind Wegekostenrechnungen zielabhängig. Je nach interessierenden Motiven und Abgrenzungen des Gegenstandes sind durchaus unterschiedliche Ergebnisse möglich, die dann in der verkehrspolitischen Aussage noch verschieden interpretiert werden können.

Daher zielt die Wegekostenrechnung Österreich auf einen möglichst breiten, detaillierten, nachvollziehbaren und transparenten Rechnungsvorgang ab, der sich nicht mit der Publikation unvollständiger Teilergebnisse begnügt. Diese Vorgangsweise wurde mit allen Beteiligten am Projekt Wegekostenrechnung akkordiert.

- 4 -

Um diesem Ziel auch institutionell Rechnung zu tragen, wird die Wegekostenrechnung Österreich vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten gemeinsam erarbeitet, um hier jegliche Meinungsdivergenzen von vornherein ausschalten zu können. Ferner sind die Bundeskammer und die Arbeiterkammer ebenfalls daran beteiligt.

Die von mir oben aufgeworfenen Methodenfragen werden in der Wegekostenrechnung Österreich in jedem Falle grundlegend erörtert, da unabhängig von der vorgesehenen Publikation der Ergebnisse der Teilrechnungen (Module 1/1, 1/2, 2/1, 2/2 und Korridorrechnung Brenner) ein methodischer Grundlagenband erarbeitet wird, um Mißverständnisse in der Interpretation von vornherein zu vermeiden. So hat auch das Land Tirol, dessen Korridorrechnung Brenner bereits abgeschlossen ist, von der Publikation dieser Teilstudie Abstand genommen, um Mißverständnisse zu vermeiden.

Die Ergebnisse, die die Wegekostenrechnung Schiene - Aggregatrechnung bisher erbracht hat, bieten grundlegende Informationen über

- o die Investitionsausgaben, Kapitalnutzungs-, Kapitalbereitstellungs-, Betriebs- und Verwaltungskosten des Verkehrsträgers und
- o die Spezifizierung der Einnahmen für die Benutzung der Infrastruktur des Verkehrsträgers Schiene durch die Österreichischen Bundesbahnen.

Da die Untersuchung der Aggregatrechnung Schiene nur die Teile der Infrastrukturbenutzung betrifft, wird sie für das in Verhandlung befindliche Bundesbahngesetz nicht primär von Interesse sein, da es sich bei diesem Komplex nicht um Fragen der Kostenrechnung und etwaiger Benützungsentgelte, sondern um Fragen der finanziellen Erstaustattung eines Unternehmens handelt.

- 5 -

Trotzdem bin ich aber gerne bereit, die Gesamtergebnisse der Studie nach Vorliegen zu veröffentlichen und - wenn dies gewünscht wird - den Abgeordneten des Nationalrates zur Verfügung zu stellen.

Die frühzeitige Publikation einer Teilstudie könnte jedoch leicht zu Mißinterpretationen Anlaß geben, da nur ein Gesamtpaket

- o einzelwirtschaftliche und gesamtwirtschaftliche Schienenrechnung
 - o einzelwirtschaftliche und gesamtwirtschaftliche Straßenrechnung und
 - o methodische Grundlagenarbeiten,
- jene Aussagen liefern kann, die notwendig sind, um fundierte Aussagen machen zu können, welcher Verkehrsträger seine Kosten in welchem Ausmaß zu decken imstande ist. Jegliche frühzeitige Veröffentlichung von Teilergebnissen würde diesem Zweck widersprechen.

Wien, am 10. Juli 1992
Der Bundesminister

