

II-1535 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 879/J

1991-04-18

D R I N G L I C H E A N F R A G E

der Abgeordneten Dipl.-Ing. Dr. Pawkowicz, Moser
an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr
betreffend wesentliche Versäumnisse in der Verkehrspolitik und
bei den ÖBB

In der Regierungserklärung der Bundesregierung vor dem Nationalrat
am 18. Dezember 1990 wird ausgeführt, daß die Verkehrspolitik vor
gigantischen Herausforderungen stehe. Die Bundesregierung werde
daher ein entsprechendes Konzept vorlegen und werde in allen
Bundesländern die Ausarbeitung abgestimmter regionaler Ver-
kehrskonzepte bewirken. Die Österreichischen Bundesbahnen sollen
von einer Verwaltungseinheit in ein eigenständiges und ergebnis-
verantwortliches Unternehmen umgewandelt werden.

Bereits fast vier Jahre vorher wurden in der Regierungserklärung
vom 28. Jänner 1987 eine offensive Verkehrspolitik sowie eine
Modernisierung der Eisenbahn versprochen. Die ÖBB sollten durch
entsprechende Produktivitätssteigerungen, durch Aktivieren von
Leistungsreserven etc. verbessert werden.

Obwohl in diesen beiden Regierungserklärungen große Ziele für die
Verkehrspolitik und die ÖBB angestrebt wurden, wurden bisher weder
ausreichende Transitverkehrsentslastungen durchgeführt, noch die
ÖBB in ein leistungsfähiges, effizientes und ergebnisverantwor-
tliches Unternehmen umgewandelt. Die ÖBB entwickeln sich immer mehr
zu einem Milliardengrab für den Staatsbürger, der Bundesminister
für öffentliche Wirtschaft und Verkehr sowie das Management der
ÖBB stehen den Entwicklungen im Transitverkehr nahezu hilflos
gegenüber. Es fehlen auch ernstzunehmende Überlegungen einer
Änderung des Dienst- und Pensionsrechtes für neueintretende
Bedienstete bei den ÖBB. Eine Stabilisierung der Bundeszuschüsse
an die ÖBB ist nicht einmal ansatzweise verwirklicht.

Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ist
aufgrund einer versäumten Novellierung des Bundesministerienge-
setzes nicht in der Lage, ausreichenden Einfluß auf den Bau des

Bundesstraßennetzes auszuüben. Die Zuwendungen an die Schiene über Sonderfinanzierungsformen erfolgen in keinerlei Abstimmung mit dem Bau des Bundesstraßennetzes.

Es existiert nach wie vor kein von der Bundesregierung beschlossenes Gesamtverkehrskonzept. Der auch für den zunehmenden Transitverkehr notwendige Bundesverkehrswegeplan wurde von der Bundesregierung nicht einmal andiskutiert.

Verkehrspolitik kann nur durch eine Abstimmung sämtlicher Verkehrssysteme untereinander effizient und für den Bürger positiv und steuersparend betrieben werden. Die in den letzten Jahren umgesetzte Verkehrspolitik war immer nur punktuell und führte zu keiner Lösung der anstehenden Probleme im Transitverkehr, im Bereich der ständig wachsenden Zuschüsse an die ÖBB und im zunehmenden Ostverkehr. Obwohl nach wie vor keine abgestimmte Verkehrspolitik vorliegt und daher ein sparsamer und effizienter Einsatz der öffentlichen Mittel nicht gewährleistet ist, sollen nach einer jüngsten Presseaussendung 20 - 30 Milliarden Schilling aus außerbudgetären Quellen (ASFINAG) an die ÖBB fließen.

Im Hinblick darauf, daß pro Tag rund 70 Mio. Schilling an Bundeszuschuß an die ÖBB rechnerisch fließen und der Straßentransitverkehr täglich an Marktanteilen gewinnt, stellen die unterfertigten Abgeordneten daher an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende

D r i n g l i c h e A n f r a g e :

1. Wann ist mit einem von der Bundesregierung beschlossenen Gesamtverkehrskonzept zu rechnen?
2. Warum glauben Sie auf einen Bundesverkehrswegeplan verzichten zu können, obwohl Sie selbst den Anspruch erheben, "Verkehrsströme nicht einfach dahinfließen zu lassen, sondern in neue Bahnen lenken zu wollen" und weiters den "Anspruch" erheben, "die Verteilung der Ströme spürbar (!) zu ändern"?
3. Wie hoch sind die Gesamtverbindlichkeiten der ÖBB mit Stichtag 1.3.1991?

4. Wie haben sich 1990 und 1991 die Finanzflüsse zwischen den ÖBB sowie der ASFINAG und der EUROFIMA verändert? Welche weiteren Veränderungen sind geplant und wieviel Prozent der, der Eisenbahn-Hochleistungsstreckengesellschaft zur Verfügung gestellten Mittel wurden bis dato verbaut?
5. Mit welchen Belastungen aus den Pensionsabgeltungen für Bedienstete der ÖBB rechnen Sie im heurigen Jahr und wie hoch ist der Eigenbeitrag der Bediensteten?
6. Wie hoch wären die Belastungen des Steuerzahlers durch Pensionsabgeltungen an Bedienstete der ÖBB, wenn diese - wie jeder andere Mitarbeiter eines Verkehrsunternehmens auch nach ASVG versichert wären (allenfalls unter der rechnerischen Maßgabe, daß besonders exponiertes Personal, wie fahrendes Personal oder Verschubpersonal nach den Bestimmungen des Nachtschicht- und Schwerarbeitsgesetzes behandelt werden sollte)?
7. Mit welchen Belastungen durch überproportionales Anwachsen des Straßentransites rechnen Sie, wenn Eisenbahnstreckeninvestitionen im Ostverkehr (die sich kurzfristig betriebswirtschaftlich nicht selbst rechnen) nicht getätigt werden können?
8. Mit welchen volkswirtschaftlichen Effekten rechnen Sie, wenn Österreich ein verkehrspolitischer Blindarm Westeuropas dadurch wird, daß zwar die EG ein Hochleistungsstreckennetz ausbauen, jedoch keine Anbindung an die Staaten Ostmittel- und Osteuropas absehbar ist?
9. Wieso sind Sie von dem in der vorletzten Regierungsübereinkommen festgelegten Ziel, daß die ÖBB die Produktivitätskennzahlen der besten Eisenbahnverwaltungen Europas erreichen sollen, abgegangen?
10. Welches kaufmännische Ergebnis prognostizieren Sie für die ÖBB für das Jahr 1991 und in den folgenden Jahren bis 1995?
11. Wie vertreten Sie moralisch, daß beispielsweise ein Bediensteter in der Buchhaltung der ÖBB mit 53 Jahren in Pension gehen kann, während öffentlich rechtlich Bedienstete der Buchhaltung in Ihrem eigenen Ressort bis zum 60sten Lebensjahr arbeiten müssen, obwohl sie im Vergleich zu den ÖBB-Bediensteten ein schlechteres Besoldungs- und Pensionsrecht haben?

12. Wie begründen Sie, daß ein wesentlicher Reformschritt die Gründung der Hochleistungsstrecken AG deshalb gewesen sei, da diese nun Neubauprojekte frei von kameralistischen Mechanismen planen und errichten könne, gleichzeitig aber die ÖBB deshalb keine Aktiengesellschaft werden könne, da Sie "als Verkehrsminister und Eigentümerversreter keinerlei Einflußmöglichkeiten und der Vorstand dafür ein angenehmes Leben" habe? Gleichzeitig berufen Sie sich im selben Interview darauf, daß die ÖBB-Reform nach jenen Prinzipien durchgeführt werde, die sich bei der Reform der ÖIAG bereits bewährt hätten. Bedeute dies, daß sich dort "der Vorstand ein angenehmes Leben" machen könne?
13. Bedeutet die von Ihnen entworfene ÖBB-Gesetznovelle, daß der Steuerzahler eine Blankohaftungsübernahme für zukünftige Pensionsregelungen und hinkünftige Managementfehler tragen muß? Wenn ja, mit welchen Belastungen rechnen Sie innerhalb der nächsten zehn Jahre?
14. Wie rechtfertigen Sie, daß Sie in Zukunft als Verkehrsminister alleine über die Bestellung des Verwaltungsrates (und somit des Vorstandes) jede Einflußmöglichkeit auf das Unternehmen ÖBB gegenüber einem von Ihnen völlig abhängigen Verwaltungsrat und Vorstand haben, und sich dabei gleichzeitig sogar der verhältnismäßig geringfügigen jetzt noch bestehenden parlamentarischen Kontrolle derart entziehen, daß Sie dann die Beantwortung parlamentarischer Anfragen zu Vorkommnissen in den ÖBB mit der Begründung ablehnen können, daß diese ein eigenständiges Unternehmen sei?
15. Warum ist es bisher nicht möglich gewesen, entsprechend den EG-Vorschlägen den Dienstleistungsbereich der ÖBB in eine kaufmännisch eigenverantwortliche Kapitalgesellschaft einerseits und in den gemeinwirtschaftlichen Bereich der Infrastruktur andererseits zu unterteilen, obwohl Sie selbst feststellen, daß die Trennung der ÖBB in die Bereiche "Infrastruktur und Absatz festgelegt" sei?
16. Aus welchen rechtlichen Gründen können Sozialleistungen (Sozialtarife) oder gemeinwirtschaftliche Leistungen, welche "die Firma Österreich" bestellt, nicht durch eine kaufmännisch eigenverantwortliche Kapitalgesellschaft ÖBB erbracht werden (etwa durch mittelfristige Verträge wie

gegenüber jeder anderen Kapitalgesellschaft auch)?

17. Bedeutet die beabsichtigte Novelle des ÖBB-Gesetzes, daß dann ein von Ihnen abhängiges Unternehmen einen Monopolanspruch auf Leistungserteilung seitens des Bundes hat, auch wenn beispielsweise Straßengütertransportunternehmen, Kraftfahr-linienunternehmen sowie sonstige Beförderungsunternehmen kostengünstiger anbieten können? Wenn ja, warum? Wenn nein, warum nicht?
18. Bedeutet die von Ihnen vorgesehene Novelle eines ÖBB-Ge-setzes, daß es den ÖBB als Monopolunternehmen überlassen bleibt, die Kosten für gemeinwirtschaftliche Leistungen beliebig zu bestimmen? Wenn ja, warum? Wenn nein, warum nicht?
19. Beabsichtigen Sie, daß auch nach der von Ihnen vorgesehenen Novelle zum ÖBB-Gesetz die Personalvertretung so wie bisher Investitionsentscheidungen mittreffen kann, ohne diese verantworten zu müssen? Wenn ja, warum? Wenn nein, warum nicht?
20. Über welche Reserven verfügen die ÖBB beispielsweise in Form nicht benötigter Immobilien?
21. Wie beurteilen Sie die Aussage des Verwaltungsratsvor-sitzenden der ÖBB, Alfred Weiser, vom 28. Jänner dieses Jahres, daß "die von den Interessenvertretungen und Kammern entsandten Verwaltungsratsmitglieder künftig (!) nicht nur die Interessen ihrer Interessensgruppen vertreten, sondern primär jene der ÖBB"?
22. Was sind Ihrer Auffassung nach die Überlegungen dafür, daß Mitglieder des Verwaltungsrates nicht denselben Pflichten unterliegen, wie die Mitglieder von einem Aufsichtsrat einer Kapitalgesellschaft?
23. Warum nehmen Sie an, daß es die kaufmännisch günstigste Lösung für ein modernes Dienstleistungsunternehmen (welches Sie anstreben) ist, wenn Kontrollorgane (Verwaltungsrat) und Vorstand von Ihnen als Verkehrsminister persönlich abhängig sind und nicht den ordnungsgemäßen Status einer Kapitalge-sellschaft haben? Können Sie - falls Sie der Meinung sind, daß dies an den handelnden Personen liege - ausschließen, daß diese Lösung spätestens dann katastrophale Auswirkungen zeigt, wenn Sie persönlich nicht mehr Bundesminister für

öffentliche Wirtschaft und Verkehr sind?

24. Wann ist mit einer Änderung des ÖBB-Ausschreibungsgesetzes zu rechnen, um eine Kompatibilität zu den später auch für Österreich geltenden Ausschreibungsnormen der EG zu erreichen?
25. Wie begründen Sie den Anspruch der ÖBB auf ASFINAG-Mittel in der Höhe zwischen 20.000 und 30.000 Mio. Schilling, ohne daß bisher eine Liste über die beabsichtigte Verwendung der angesprochenen Mittel bei den ÖBB vorliegt?
26. Welche Stellungnahme beziehen Sie zu der Aussage des Vorsitzenden der Eisenbahnergewerkschaft, wonach nur dann über eine Reform bei den ÖBB verhandelt wird, wenn die bestehenden Rechte und Privilegien ausgeklammert bleiben? Können Sie als zuständiger Ressortminister akzeptieren, daß die Eisenbahnergewerkschaft Ihnen die weitere Entwicklung bei den ÖBB vorgibt oder werden Sie trotz dieser Aussagen auch das Personal- und Pensionsrecht mit jenem, dem Mitarbeiter anderer Verkehrsbetriebe unterliegen, harmonisieren? Wenn nein, warum nicht?