

3650/AB XXI.GP

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie**Eingelangt am: 17.05.2002**

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3629/J-NR/2002 betreffend eurofähige ÖBB-Fahrkartenautomaten und gemeinwirtschaftliche Leistungen der ÖBB, die die Abgeordneten Lichtenberger und Freundinnen am 20. März 2002 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Grundsätzlich möchte ich feststellen, dass das Unternehmen ÖBB mit dem Bundesbahngesetz (BBG 92) ab 1.1.1993 hinsichtlich seines Absatzbereiches, also des Personen- und Güterverkehrs, in die wirtschaftliche Unabhängigkeit entlassen worden ist. Aufgrund der zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des § 1 BBG 92 obliegt daher die Tarifgestaltung im Personen- und Güterverkehr sowie die Führung oder Nicht-Führung von Zügen der ausschließlichen Entscheidung des Managements der ÖBB (kaufmännischer Bereich).

Einflussnahmen durch mich sind daher nach dem Gesetz nicht möglich. Das ehemals weit gefasste Weisungsrecht ist gemäß § 12 BBG 92 auf allgemeine verkehrspolitische Grundsatzweisungen und auf Anweisungen im Katastrophenfall eingeschränkt worden.

Ebenso unterliegt die Wahl von Geschäftsfeldern oder Marktstrategien der freien Entscheidung des Managements der ÖBB (Vorstand) und wird nur durch die Grenzen der Geschäftsordnung des Vorstandes eingeschränkt, die bestimmte Tätigkeiten und Maßnahmen von der Zustimmung des Aufsichtsrates abhängig machen kann. Ausnahmen sind - wie oben erwähnt - nur in den sehr eingeschränkten Fällen des § 12 BBG möglich. Solche Weisungen sind jedoch auch durch den Weisungsgeber (= Bund) in jedem Einzelfall anzuordnen und auch gesondert an die ÖBB zu bezahlen.

Ich habe daher die österreichischen Bundesbahnen mit der gegenständlichen Anfrage befasst, die diese wie folgt beantwortet haben:

Frage 1:

Ist die Möglichkeit von Fahrgästen, unabhängig vom Besitz privater Güter wie Mobiltelefon oder Computer mit Internetanschluss Zugang zu bestimmend flächendeckend beworbenen Tarifvergünstigungen auch tatsächlich erhalten zu können, für Sie "im Interesse der Verkehrspolitik" und daher im Betriebszweck der ÖBB gemäß § 1 Abs. 3 letzter Satz Bundesbahngesetz 1992 idgF enthalten, und wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Seitens der ÖBB wurde die Fahrpreisgestaltung der Vorteilstickets (nur erhältlich für Inhaber einer Vorteilscard) aus wirtschaftlichen Gründen mit 01.01. 2001 in der Form vorgenommen, dass die Ermäßigung für diese Fahrkartengattung einheitlich 45 % auf den Normalpreis beträgt (mit Übergangsregelung für Vorteilscard mit Ablaufdatum innerhalb des Jahres 2001 - für diese galt das bisherige Ermäßigungsausmaß von 50 % bis zum Ablauf der Geltungsdauer der Vorteilscard).

Lediglich im Fall der Selbstabfertigung durch den Fahrgast in Form der Buchung des Fahrausweises per Internet, per Handy oder beim Fahrausweisautomaten gewähren die ÖBB einen zusätzlichen Selbstabfertigungsbonus von weiteren 5 % an Fahrpreisermäßigung.

Da dieser automatisierte Verkauf weniger Vertriebskosten verursacht, können diese Kostenvorteile an die Kunden weitergegeben werden.

Die Selbstabfertigung wird nach Maßgabe bestehender Einrichtungen angeboten. Weder in den Geschäftsbedingungen zur Vorteilscard noch bei der Bewerbung dieses Angebots wurde eine flächendeckende Versorgung in dem Sinn, dass an jeder Haltestelle ein entsprechender Automat aufgestellt ist, zugesagt.

Weiterhin werden jedoch im Rahmen des zwischen dem bmvit und den ÖBB geschlossenen gemeinwirtschaftlichen Leistungsvertrages 50 % Ermäßigung für Blinde gewährt.

Fragen 2 und 3:

Zählt für Sie das einigermaßen flächendeckende, funktionsfähige Angebot von Fahrkartenautomaten, die Voraussetzung für die Inanspruchnahme bestimmter Tarifvergünstigungen sind, zur "Herstellung und die Unterhaltung aller hierzu notwendigen Einrichtungen", zu dem die ÖBB laut § 1 Abs. 3 erster Satz Bundesbahngesetz 1992 idgF verpflichtet sind, und wenn nein, warum nicht?

Sind a) Fahrkartenautomaten, b) diejenigen Baulichkeiten, in bzw. an denen sie installiert sind, im Sinne der Anlage 1 der Verordnung (EWG) Nr. 2698/70 der Kommission, Abschnitt A, letzter Anstrich Teil der Infrastruktur oder Teil des Absatzbereiches?

Antwort:

Eine Flächendeckung wird von den ÖBB nach Maßgabe der finanziellen Möglichkeiten angestrebt und - aus der Sicht der ÖBB - mit den speziell ausgewählten Einsatzstandorten auch erreicht.

Im Bundesbahngesetz lässt sich keine Verpflichtung der ÖBB zur Aufstellung von Fahrausweisautomaten ableiten, da in jedem Fall (ausgenommen bei Bahnsteigsperrern) der entsprechende Fahrausweis vom Fahrgast im Zug oder bei sonstigen Verkaufsstellen der ÖBB erworben werden kann.

Die Fahrausweisautomaten sind Teil des ÖBB-Absatzbereiches.

Frage 4:

Ist die Festlegung der Aufstellungsorte und -Zeitpunkte für Fahrkartenautomaten von Ihnen beeinflussbar, und wenn ja, auf welcher rechtlichen Grundlage?

Antwort:

Für den Einsatz von Fahrausweisautomaten sind insbesondere betriebswirtschaftliche Überlegungen der ÖBB maßgeblich.

Der zeitliche Aspekt der Aufstellung der Fahrausweisautomaten war und ist im wesentlichen von der Lieferfähigkeit der Auftragnehmerfirma bestimmt.

Frage 5:

Können Sie ausschließen, dass die im Motiventeil geschilderten Umstände bei der funktionsfähige Aufstellung eurofähiger Automaten zu Nachteilen für die Bahnbenutzerinnen führen?

Antwort:

Für den Fahrgast entfällt bei nichtvorhandenen Fahrausweisautomaten die Möglichkeit, über diesen Vertriebsweg einen Selbstabfertigungsbonus, jedoch nur bei Vorteilsticket, zu lukrieren.

Die ÖBB haben nach europaweiter Ausschreibung im Herbst 1999 der Firma ASCOM den Auftrag zur Beschaffung von 602 ortsfesten und 108 mobilen Automaten erteilt. Die Aufstellung und Inbetriebnahme von 350 Automaten war gemäß Liefervertrag für spätestens Jahresmitte 2001 vereinbart, die restliche Menge 2002. Aufgrund von Lieferverzögerungen der Fa. ASCOM wurden die ersten Automaten erst im Herbst 2001 geliefert. Die Aufstellung erfolgte prioritär dort, wo bereits "alte" Automaten aufgestellt waren, damit bei der Euro-Umstellung die nicht Euro-fähigen alten Automaten ersetzt werden können. Es wurden daher in der Ostregion die alten Geräte durch 280 neue Geräte ersetzt. Lediglich in Oberösterreich existieren derzeit noch 20 "alte Automatenstandorte", die spätestens mit Ende April d. J. durch neue Geräte bedient werden. In Oberösterreich besteht bis dahin die Möglichkeit, via Internet oder Handy den Selbstabfertigungsbonus zu erhalten.

Von den Nachteilen für die Bevölkerung durch die verzögerte Aufstellung der Automaten kann insofern nicht gesprochen werden, als es - aus Sicht der ÖBB - ein Vorteil für sehr viele Kunden war, dass der Selbstabfertigungsbonus den Fahrgästen so früh wie möglich angeboten wurde. Die Alternative wäre nämlich gewesen, den Bonus erst zu dem Zeitpunkt anzubieten, zu dem alle Automaten, wie geplant einsatzbereit sind. Dies hätte zweifellos für viele Kunden, die bereits den Bonus in Anspruch nehmen könnten, eine Verschlechterung bedeutet.

Frage 6:

Wurden bzw. werden für die Anschaffung und funktionsfähige Ausrüstung bzw. nötige Nachverbesserungen von Fahrkartenautomaten direkt oder indirekt Mittel des Bundes herangezogen und wenn ja, welche?

Antwort:

Der Bund hat bei den ÖBB im Jahr 1999 die Entwicklung eines detaillierten Konzeptes zum Ersatz der alten Fahrausweisautomaten bestellt und mit den ÖBB vereinbart, dieses Konzept in weiterer Folge auch zu realisieren. Für die Konzepterstellung und Realisierung wurden einmalig 5,81 Mio Euro im Jahr 1999 an die ÖBB bezahlt.

Die Anschaffung der Fahrausweisautomaten mit Investitionskosten in der Höhe von 18,75 Mio Euro wird aus Mitteln des Absatzbereiches der ÖBB finanziert. Nachbesserungen bzw. Fehlerbehebungen gehen in jedem Fall zu Lasten des Lieferanten.

Fragen 7 und 9:

Was haben Sie als ressortzuständiges Regierungsmitglied beziehungsweise Ihre Vorgängerinnen im einzelnen unternommen, um eine beschleunigte Bereinigung der für die zahlenden Fahrgäste unzumutbare Situation rund um die Fahrkartenautomaten und ihre Verfügbarkeit zu erreichen?

Welche Vorsorgen haben Sie als ressortzuständiges Regierungsmitglied beziehungsweise Ihre Vorgängerinnen gesetzt, um Mehrbelastungen der Allgemeinheit aufgrund der enormen Verzögerungen bei der Indienstellung von Fahrkartenautomaten hintanzuhalten bzw. zu minimieren?

Antwort:

Mit entsprechenden vertraglichen Pönalregelungen im Rahmenvertrag, Zahlungsstopp und Schadenersatzforderungen wurde eine möglichst große Beschleunigung der Auslieferung der Fahrausweisautomaten seitens der ÖBB bei der Erzeugerfirma betrieben.

Frage 8:

Wieviele der in 2639/AB genannten 420 Bahnhöfe und Haltestellen sind zum Stand 30.4.2002 tatsächlich mit welcher genauen Zahl von funktionsfähigen (!) "Fahrausweisautomaten der neuen Generation" samt Software ausgerüstet?

Antwort:

Mit 30. 04. 2002 sind in 220 Bahnhöfen und Haltestellen 320 voll funktionsfähige Fahrausweisautomaten aufgestellt.

Frage 10:

Welche konkreten Schritte wurden gegen das/die liefernde/n Unternehmen (Fahrkartenautomaten, zugehörige Software) ergriffen, und wird es über den kolportierten Zahlungsstopp hinaus zu Pönalzahlungen, Rückforderungen o.ä. kommen, wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Über den Zahlungsstopp hinaus wird es zu Pönalezahlungen an die ÖBB durch die Erzeugerfirma der Fahrausweisautomaten kommen. Darüberhinaus wird von den ÖBB Schadenersatz geltend gemacht.

Fragen 11 und 12:

Warum wurde und wird seitens der ressortzuständigen Ministerinnen und Minister wiederholt gegen § 3 Abs. 2 Bundesbahngesetz verstoßen, indem keine alljährliche Berichtslegung "über die gemeinwirtschaftlichen Leistungen und die eingetretenen Veränderungen" erfolgt?

Wann werden Sie dem Nationalrat den nächsten Bericht über die von Ihnen (bzw. Ihren Vorgängerinnen) bestellten gemeinwirtschaftlichen Leistungen und die eingetretenen Veränderungen vorlegen?

Antwort:

Der angesprochene Bericht gemäß § 3 Abs. 2 Bundesbahngesetz wird derzeit aufgrund des nunmehr vorliegenden Geschäftsberichtes der ÖBB für das Jahr 2001 erstellt und in der Folge wie in vergangenen Jahren dem Parlament zugeleitet werden.