



*Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0029-I/PR3/2016
DVR:0000175

Wien, am 2. August 2016

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Willi, Freundinnen und Freunde haben am 2. Juni 2016 unter der **Nr. 9431/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend mutmaßlicher Überfluss an Dienstwagen bei den ÖBB gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich – nach Auskunft der ÖBB – wie folgt:

Überlegungen zur Optimierung der Fahrzeugnutzung sowie der technologische Wandel haben unter dem damaligen ÖBB-Holding AG Vorstandsvorsitzenden Mag. Christian Kern bereits 2012 zur Verankerung konkreter Maßnahmen in der Konzernstrategie geführt. Das ÖBB Car Sharing Angebot als Erweiterung des Angebotes an Bahnkunden stellt somit einen logischen Schritt in der Weiterentwicklung dieser Dienstleistung dar, wobei auch die aus dem Projekt eMORAIL (2012) gewonnenen Erkenntnisse zur Schonung von Umwelt und Klima mit einfließen.

Das ÖBB Car Sharing Angebot ist ein zusätzliches Mobilitätsangebot an die Bahnkunden mit Focus auf der letzten Meile. Der wesentliche Vorteil eines Carsharing Betriebes bei den ÖBB ist, dass diese Fahrzeuge wegen der primären dienstlichen Nutzung bereits vor Ort an Bahnhöfen

stationiert sind. Die wirtschaftliche Grundauslastung ist somit schon aus der innerbetrieblichen Nutzung gegeben. Mit der zusätzlichen Nutzung durch die Bahnkunden erhöht sich der Auslastungsgrad dieser Fahrzeuge. Betrieblich notwendige Fahrzeuge können so auch in auslastungsschwachen Zeiten (Tagesrandzeiten, Wochenenden, Urlaubszeit) genutzt werden.

Darüber hinaus bietet der konzerninterne Fahrzeugpool die Möglichkeit der Verknüpfung beider Verkehrsträger (Schiene und Straße), was in Kombination mit dem Bahnangebot zu einer Verringerung der mit dem PKW zurückgelegten Strecken und somit zu einer weiteren Reduktion des CO₂-Ausstoßes führt.

Das Flottenmanagement für die im Carsharing betriebenen Kraftfahrzeuge wird vom Fuhrparkmanagement der Rail Equipment GmbH betrieben. Derzeit erfolgt die österreichweite Ausrollung der Carsharing-Standorte mit dem Ziel, Ende 2016 ca. 450 Fahrzeuge (600 Kfz Ende des 1. Quartals 2017) im internen Carsharing zu betreiben. Darüber hinaus wird ab dem 4. Quartal 2016 ein Pilotbetrieb mit Bahnkunden gestartet.

Zu den Fragen 1 bis 16:

- *Wieviele Dienstwagen gibt es konkret im ÖBB-Konzern?*
- *Wie verteilen sich die Dienstwagen auf die einzelnen Konzerngesellschaften?*
- *Wie verteilen sich die Dienstwagen auf verschiedene Fahrzeugkategorien – zB Klein-Lkw wie Pritschenwagen u.dgl, Großraum-Pkw a la Citroen Berlingo, Mittelklasse-Limousinen, Oberklasse-Limousinen?*
- *Wie alt sind die Dienstwagen im ÖBB-Konzern insgesamt sowie in den einzelnen Konzerngesellschaften? Wenn möglich bitte auch um Aufgliederung nach den in Frage 3 genannten Fahrzeugkategorien.*
- *Wieviele ÖBB-Dienstwagen sollen für welche Teile der Woche für die „externe Dienstwagen-Vermietung“ zur Verfügung stehen?*
- *Wie verteilen sich die in Frage 5 angesprochenen Dienstwagen auf die einzelnen Konzerngesellschaften?*
- *Wie verteilen sich die in Frage 5 angesprochenen Dienstwagen auf verschiedene Fahrzeugkategorien – zB Klein-Lkw wie Pritschenwagen u.dgl, Großraum-Pkw a la Citroen Berlingo, Mittelklasse-Limousinen, Oberklasse-Limousinen?*
- *Gibt es im ÖBB-Konzern eine generelle oder teilfirmenweise konkrete Policy, was Motorisierung und Ausstattung der konkret angeschafften Dienstwagen betrifft? Wenn ja,*

wie lässt bzw. lassen sich diese charakterisieren und wo und wann wurde bzw. wurden diese auf wessen Initiative festgeschrieben?

- *Gibt es im ÖBB-Konzern eine generelle oder teilfirmenweise konkrete Policy, was die Verbleibedauer der konkret angeschafften Dienstwagen im Konzern bzw. Teilunternehmen betrifft? Wenn ja, wie lässt bzw. lassen sich diese charakterisieren und wo und wann wurde bzw. wurden diese auf wessen Initiative festgeschrieben?*
- *Wie erklären Sie, dass der offenkundige Überfluss an Dienstwagen bei den ÖBB erst nach über fünfeinhalb Jahren das Interesse des immerhin seit 7.6.2010 amtierenden ÖBB-Holding-Vorstandsvorsitzenden Mag. Christian Kern fand?*
- *Welche Aktivitäten im Zusammenhang mit dem offenkundigen Überfluss an Dienstwagen bei den ÖBB haben Ihre VertreterInnen in den Aufsichtsräten seit Juni 2010 wann und wo konkret gesetzt?*
- *Falls keine Aktivitäten gesetzt wurden: Warum nicht?*
- *Wo im Konzern wurde bzw. würde das Flottenmanagement für die „externe Dienstwagen-Vermietung“ angesiedelt?*
- *Welche Kosteneinsparung bzw. welcher Deckungsbeitrag pro Jahr ist aus der „externen Dienstwagen-Vermietung“ der ÖBB in Aussicht genommen? Bitte geben Sie an, ob sich Ihre Angaben brutto oder netto (also zB abzüglich der Mehrkosten des nötigen Flottenmanagements) verstehen.*
- *In welcher Hinsicht ist eine externe Vermietung offenkundig überzähliger Dienstwagen finanziell vorteilhafter als ein Verkauf dieser Dienstwagen?*
- *Wie weit ist das Vorhaben der „externen Dienstwagen-Vermietung“ bei den ÖBB mittlerweile gediehen?*

Bei den über die strategischen Aspekte der Fragen gestellten Fragen 1 bis 16 hinausgehenden Details darf ich Ihnen mitteilen, dass es sich hierbei um eine Angelegenheit, die in inhaltlicher und operativer Verantwortung der Organe des Unternehmens gelegen ist, handelt. Die vorliegenden Fragen betreffen daher keine in die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie fallenden Gegenstände der Vollziehung, insbesondere auch keine Angelegenheiten der Verwaltung des Bundes als Träger von Privatrechten und sind somit von dem in § 90 Geschäftsordnungsgesetz 1975 i.d.g.F. determinierten Fragerecht nicht erfasst.

Mag. Jörg Leichtfried

