

Anfrage

der Abgeordneten Georg Willi, Dr.in Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde an
den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend mutmaßlicher Überfluss an Dienstwagen bei den ÖBB

Am 29.2.2016 berichtete die Tageszeitung „Kurier“ unter dem Titel „Die Bahn will Autos vermieten. Die ÖBB wollen mit nicht ausgelasteten Dienstwagen ins Autoverleih-Geschäft einsteigen.“:

„Die heimische Bahn setzt verstärkt auf die Straße: Neben dem Einstieg ins Fernbusgeschäft im Sommer wollen die ÖBB auch ins Mietwagengeschäft. Konkret will die Bahn ihren Kunden gerade nicht benötigte Autos aus dem eigenen Fuhrpark vermieten. ÖBB-Chef Christian Kern: "Wir haben einen betrieblich genutzten Fuhrpark von rund 600 Autos. Diese wollen wir in unser Mobilitätsangebot integrieren, indem wir sie unseren Kunden zu günstigen Konditionen anbieten."

ÖBB-interner Testlauf

Die Autos können allerdings nicht wie bei anderen Car-Sharing-Modellen irgendwo im definierten Geschäftsgebiet abgestellt werden, sondern müssen wieder an den Ausleih-Bahnhof zurückgebracht werden. Wie das Modell umgesetzt werden kann, wird derzeit einem Bahn-internen Testlauf geprüft, bei dem ÖBB-Mitarbeiter die Autos buchen können. Die Bahn will damit zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen. Kern: "Wir bieten ein zusätzliches Mobilitätsservice und lasten unseren Wagenpark besser aus. Das bringt Deckungsbeiträge." An den Ausbau des Service durch den Kauf zusätzlicher Autos ist aber nicht gedacht.

Der Einstieg ins Autoverleih-Geschäft ist ein Teil der ÖBB-Strategie, als umfassender Mobilitätsanbieter zu reüssieren.“

Soll ein solches Angebot betriebswirtschaftlich Sinn ergeben, muss eine einigermaßen verlässliche Verfügbarkeit gewährleistet sein, das heißt eine ansehnliche Zahl von Fahrzeugen müsste in einiger Regelmäßigkeit verlässlich zur Verfügung stehen.

Das spricht dafür, dass es bisher bei den ÖBB weit mehr Dienstwagen als benötigt gab und gibt.

Noch dazu ist davon auszugehen, dass weder die „betriebsnotwendigen“ Fahrzeuge zB der Einsatzleiter oder der ASC (Anlagen Service Center - Wartung, Instandhaltung, Inspektion, Entstörung, Erneuerung von Infrastrukturanlagen) noch die bei bestimmten Führungskräften wie zB Regionalleitern auch privat verwendeten Fahrzeuge (da hier mit Zahlung eines Sachbezugs der Dienstwagen auch privat genutzt werden kann) für ein derartiges Angebot herangezogen werden könnten. Somit bleiben im Wesentlichen diejenigen Fahrzeuge, die schon bisher unternehmensintern von Technikern etc auf Basis eines internen Buchungsprogramms geteilt werden, und diejenigen der obersten Führungskräfte. Sollten

aus dieser deutlich kleineren Teil-Flotte tatsächlich immer noch ausreichend Fahrzeuge und Stehzeiten anfallen, um ein eigenes externes Programm zur Verwertung zu rechtfertigen, stellt sich die Frage, warum die entsprechenden Dienstwagen überhaupt angeschafft bzw. warum sie (falls sich zB das Nutzungsmuster kurzfristig durch intensivere Nutzung der Bahn oder anderer alternativer Verkehrsmittel durch die ÖBB-ManagerInnen geändert hätte) nicht längst wieder verkauft wurden.

Überraschend ist allerdings, dass dies erst nach gut 5 Jahren das Interesse des damaligen ÖBB-Chefs und nunmehrigen Bundeskanzlers Christian Kern geweckt hatte, bis dahin aber offensichtlich weder das ÖBB-Management noch dessen AufseherInnen in den diversen Aufsichtsräten – darunter nicht wenige prominente BMVIT-VertreterInnen – gestört hatte. Es stellt sich die Frage, warum hier der Grundsatz der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit offenkundig jahrelang nicht berücksichtigt wurde.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE

- 1) Wieviele Dienstwagen gibt es konkret im ÖBB-Konzern?
- 2) Wie verteilen sich die Dienstwagen auf die einzelnen Konzerngesellschaften?
- 3) 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?
- 4) 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.
- 5) Wieviele ÖBB-Dienstwagen sollen für welche Teile der Woche für die „externe Dienstwagen-Vermietung“ zur Verfügung stehen?
- 6) Wie verteilen sich die in Frage 5 angesprochenen Dienstwagen auf die einzelnen Konzerngesellschaften?
- 7) 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?
- 8) 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?
- 9) Gibt es in den ÖBB 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?

- 10) Wie erklären Sie, dass der offenkundige Überfluss an Dienstwagen bei den ÖBB erst nach über fünf Jahren das Interesse des immerhin seit 7.6.2010 amtierenden ÖBB-Holding-Vorstandsvorsitzenden Mag. Christian Kern fand?
- 11) 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?
- 12) Falls keine Aktivitäten gesetzt wurden: Warum nicht?
- 13) Wo im Konzern wurde bzw. würde das Flottenmanagement für die „externe Dienstwagen-Vermietung“ angesiedelt?
- 14) 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.
- 15) In welcher Hinsicht ist eine externe Vermietung offenkundig überzähliger Dienstwagen finanziell vorteilhafter als ein Verkauf dieser Dienstwagen?
- 16) Wie weit ist das Vorhaben der „externen Dienstwagen-Vermietung“ bei den ÖBB mittlerweile gediehen?

A. Kern
A. Kern
A. Kern
A. Kern
A. Kern

