



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

Pr.Zl. 18.125/5-4/1995

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Telefon (0222) 711 62-8000
Telefax (0222) 713 78 76
Telex 613221155 bmoww
Internet minister@bmv.ada.at
X400 C=AT;A=ADA;P=BMV;S=MINISTER
DVR 0090204

XIX. GP-NR
1986/AB
1995-12-11
ANFRAGEBEANTWORTUNG
betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Anschober und Freunde/Innen vom 11. Oktober 1995,
Zl. 1985/J-NR/1995 "Auflassung von Paketstützpunkten
durch die ÖBB" zu 1985/10

Gemäß Art. 52 Abs. 1 B-VG und § 90 erster Satz des Geschäftsordnungsgesetzes 1975 ist der Nationalrat befugt, die Geschäftsführung der Bundesregierung zu überprüfen, deren Mitglieder über alle Gegenstände der Vollziehung zu befragen und alle einschlägigen Auskünfte zu verlangen. § 90 zweiter Satz des Geschäftsordnungsgesetzes 1975 präzisiert die "Gegenstände der Vollziehung" - also die Gegenstände des Fragerechtes - unter Verwendung des Wortlautes des § 2 Abs. 3 des Bundesministeriengesetzes 1973. Demgemäß sind darunter zu verstehen: "Regierungsakte, Angelegenheiten der behördlichen Verwaltung oder der Verwaltung des Bundes als Träger von Privatrechten."

Für den Umfang der Pflicht zur Beantwortung einer parlamentarischen Anfrage ist daher vor allem von Bedeutung, ob die Frage einen "Gegenstand der Vollziehung" betrifft.

Das in Art. 52 Abs. 1 B-VG niedergelegte Fragerecht und die ihm korrespondierende Informationspflicht sollen die Volksvertretung in die Lage versetzen, sich ein Urteil darüber zu bilden, ob die Regierungsgeschäfte den von der Volksvertretung beschlossenen Gesetzen gemäß, desgleichen aber, ob sie darüber hinaus auch den politischen Intentionen der Volksvertretung entsprechend geführt werden. Sie finden daher ihre Grenze in den Ingerenzmöglichkeiten, über die die Bundesregierung und ihre einzelnen Mitglieder in ihrem jeweiligen Wirkungsbereich verfügen.

Eine parlamentarische Anfrage im Zusammenhang mit einem im Eigentum des Bundes stehenden Unternehmen ist damit so weit vom Interpellationsrecht gemäß Art. 52 Abs. 1 B-VG

- 2 -

("Vollziehung des Bundes") erfaßt, als in den Organen dieser Unternehmen Verwaltungsorgane tätig werden. Konsequenterweise unterliegen daher auch nur die Handlungen von Verwaltungsorganen in den Organen von Unternehmen der parlamentarischen Interpellation.

Nicht vom Interpellationsrecht umfaßt sind jedoch Handlungen, die von geschäftsführenden Unternehmungsorganen selbst gesetzt werden.

Es kommt mir daher weder zu, Maßnahmen der Unternehmensorgane der ÖBB in parlamentarischen Anfragen zu kommentieren (Frage 5) noch habe ich die Möglichkeit, durch Weisungen dieser "Entwicklung Einhalt zu gebieten" (Frage 6 und 8).

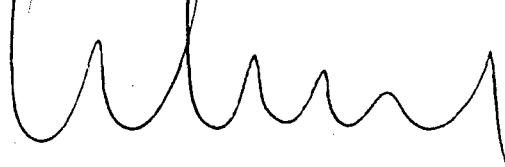
Ihre Fragen beziehen sich ausschließlich auf Handlungen von Unternehmensorganen und wären daher auch von diesen zu beantworten.

Ich habe aber Ihre Anfrage an die ÖBB weitergeleitet.

Die entsprechende Stellungnahme darf ich Ihnen in der Beilage zur Kenntnis bringen.

Wien, am 5. Dezember 1995

Der Bundesminister



Stellungnahme der ÖBB zu parl. Anfrage 1985/J-NR/1995

Im Allgemeinen:

Die ÖBB haben 1987 das herkömmliche Bahn-Stückgutsystem durch das moderne Markenartikelprodukt "BahnExpress" ersetzt und damit den ersten Schritt in Richtung einer marktkonformen und rationellen Produktionsorganisation im Kleingutbereich gesetzt, ohne die das Stückgutangebot der Bahn am Markt nicht konkurrenzfähig gewesen wäre:

- o Auf weiten Strecken erfolgt die Beförderung auf der Schiene.
- o Die Hausbedienung der Kunden ist in der Regel nur auf der Straße möglich.
- o Den Interessen der Verkehrspolitik wird entsprochen, da wesentliche Teile der Beförderung auf der Schiene zurückgelegt werden.
- o Die ÖBB sind dabei das einzige Unternehmen in Österreich im Kleingutbereich, welches die Beförderung zum überwiegenden Teil auf der Schiene durchführt.

Um das Produkt auf dem Markt zu behaupten, sind die ÖBB angehalten, entsprechende Maßnahmen zur Produktivitätssteigerung - bei Wahrung eines optimalen Services - zu setzen.

Die der parl. Anfrage konkret zugrundeliegenden Produktionsveränderungen aus der Auflassung des BahnExpress-Knotens St. Valentin sowie des BahnExpress-Stützpunktes Steyr mit 1. Jänner 1996 dokumentieren die verstärkten Bemühungen der ÖBB, insbesondere im Hinblick auf eine rationellere Betriebsführung durch Reduktion der Umladetätigkeit sowie marktkonformes Kundenservice.

Gleichzeitig ist allerdings eindeutig erkennbar, daß die Führung von Nahverkehren auf der Schiene nicht nur im Personenverkehr, sondern auch im Güterverkehr an Kostengrenzen stößt. Weitere ähnliche Maßnahmen sind daher auch in Zukunft nicht auszuschließen.

Zu Frage 1:

"Wieviele Paketstützpunkte wurden in den vergangenen 5 Jahren durch die ÖBB bereits eingestellt und welche Stützpunkte sollen wann in den nächsten 5 Jahren folgen?"

- 2 -

Die Rücknahme der Stückgut-Abfertigungsstellen im Zeitraum 1.1.1990 - 1.1.1996 ist in der Anlage 1 dargestellt.

Die Reduktion weiterer Abfertigungsstellen ist in Vorbereitung und wird in den nächsten Jahren schrittweise vollzogen. Definitive Entscheidungen bezüglich einzelner Standorte liegen derzeit noch nicht vor.

Zu Frage 2:

"Wie hoch ist das jeweilige jährliche Güterverkehrsvolumen, das durch die Einstellung der Stützpunkte von der Schiene auf die Straße verlagert wurde bzw. wird?"

Bisher wurde 0,6 % der Beförderungsleistung, die pro Jahr im BahnExpreß-System erbracht wird, auf die Straße verlagert, wobei insbesondere darauf hinzuweisen ist, daß in den meisten Fällen nur Teilstrecken auf die Straße verlagert wurden, während der überwiegende Teil der Transporte auf der Schiene verblieb.

Zu Frage 3:

"Wie hoch ist das gesamte jährliche Gütervolumen, das durch die geplante Auflösung der Stützpunkte zusätzlich auf Österreichs Straßen transportiert wird?"

Die geplante Auflösung von Stützpunkten als Teil der Stückgutreform hat - wie einleitend festgestellt - erst die Konkurrenzfähigkeit dieses Angebotes ermöglicht, sodaß nicht nur eine Verlagerung von der Schiene auf die Straße erfolgt, sondern auch eine Verlagerung von unwirtschaftlichen und ökologisch sinnlosen Einzeltransporten auf der Straße zum BahnExpreß-Verkehr.

Zu Frage 4:

"Wie hoch ist der betriebswirtschaftliche Einsparungseffekt der ÖBB durch diese Verlagerung und wie hoch ist der volkswirtschaftliche Schaden unter Berücksichtigung der externen Kosten?"

Die Bekanntgabe von diesbezüglichen Kostenkalkulationen ist den ÖBB aus Wettbewerbsgründen verständlicherweise nicht möglich.

- 3 -

Die Umsetzung dieser Kostensenkungsmaßnahmen ist jedoch für das Stückgutangebot der ÖBB von essentieller Bedeutung.

Zu Frage 7:

"Wurden mit der ÖBB seitens Ihres Ministeriums Verhandlungen geführt, mit dem Ziel, die Einstellung der Paketstützpunkte zu verhindern? Wenn ja, mit welchem Erfolg? Wenn nein, warum nicht?"

Verhandlungen über die Beibehaltung oder Auflassung von Standorten erscheinen nicht zielführend, da hier nach rein marktorientierten Gesichtspunkten vorzugehen ist.

Anlage 1

Anlage 1

RAIL CARGO AUSTRIA
BahnExpress

Abfertigungsstellen im Stückgutverkehr der Österreichischen Bundesbahnen
 einschließlich Privatbahnen

Bahnhofart	Stand 1.1.1990	Stand 1.1.1996	Reduzierung
Stützpunktbahnhöfe	133	47	86
Depotbahnhöfe	81	40	41
Knotenbahnhöfe	20	19	1
Gesamt	234	106	128

Abfertigungsstellen im Stückgutverkehr der Österreichischen Bundesbahnen
 ohne Privatbahnen

Bahnhofart	Stand 1.1.1990	Stand 1.1.1996	Reduzierung
Stützpunktbahnhöfe	107	21	86
Depotbahnhöfe	62	22	40
Knotenbahnhöfe	20	19	1
Gesamt	189	62	127