



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

Pr.Zl. 18.112/5-4-95

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
 Tel. (0222) 711 62-9100
 Teletex (232) 3221155
 Telex 61 3221155
 Telefax (0222) 713 78 76
 DVR: 009 02 04

XIX. GP-NR
 1533 /AB
 1995 -08- 2 5

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
 Gföhler, Anschober Freundinnen und Freunde vom
 28. Juni 1995, Nr. 1533/J-NR/95, "bessere Verbindung mit
 öffentlichen Verkehrsmitteln zwischen Krems/St. Pölten,
 Krems/Wien, Krems/St. Valentin und Krems/Sigmundsherberg

ZU 1533 /J

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 stehen-

- 2 -

den Unternehmen ist damit so weit vom Interpellationsrecht gemäß Art. 52 Abs. 1 B-VG ("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.

Ihre Fragen beziehen sich 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.

Ich möchte aber ganz allgemein anmerken, daß konkrete Fahrplanwünsche für den Regionalverkehr im Hinblick auf die EU-Verordnung 1893/91 zwischen den regionalen Stellen (z.B. hier durch das Land Niederösterreich) und den Verkehrsunternehmungen (hier ÖBB) in direktem Wege mit dem Ziel eines Vertrages über Verkehrsdienste zu verhandeln sind. Derartige Verhandlungen zwischen Land und ÖBB sind derzeit im Gange. Der Bund leistet bereits mit der überwiegenden Kostentragung für die Infrastruktur und mit seinen gemeinwirtschaftlichen Zahlungen für Tarifiermäßigungen, für den Verlagerungsbonus und für Anschlußbahnen einen hohen finanziellen Beitrag.

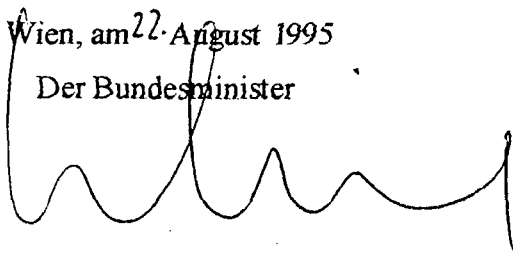
Zu Frage 6:

"Ist an eine Automatisierung dieser Bahnübergänge gedacht? Wenn ja, bis wann?"

Für die angesprochene Automatisierung wurde von den ÖBB die eisenbahnrechtliche Einreichung bei meinem Ressort für die Umgestaltung von vier Eisenbahnsicherungsanlagen in den Gemeindegebieten Wagram und Etsdorf/Haitzendorf bereits vorgenommen.

Wien, am 22. August 1995

Der Bundesminister



**Stellungnahme der Österreichischen Bundesbahnen
zur Parlamentarischen Anfrage Nr. 1533/J-NR/95**

Zu den Fragen 1 und 3:

"Werden die in der Beilage (4 Seiten) angeführten Anregungen 1996/97 Berücksichtigung finden?"

"Welche Fahrplanänderungen sind auf den vier oben genannten Strecken für 1996/97 geplant?"

Grundsätzlich wäre zu bemerken, daß die ÖBB seit dem 1. Jänner 1994 wie ein Privatunternehmen geführt werden und es daher im gemeinwirtschaftlichen Bereich für die Leistungserbringung einer Bestellung bedarf. Da die Aufrechterhaltung des regionalen Personenverkehrs gemäß Bundesbahngesetz 1992 primär im lokalen Interesse liegt, wird der Bund - bei Abschluß entsprechender Betriebsführungsverträge - zwar die Kosten für die Bahn-Infrastruktur übernehmen, der Finanzierungsbedarf für jene Betriebsführung, die nicht durch Zahlungen des Bundes auf Basis des Vertrages über gemeinwirtschaftliche Leistungen gedeckt ist, wird jedoch von den Ländern zu übernehmen sein.

Gleichzeitig wird nunmehr den Ländern die Möglichkeit geboten, Verkehrsleistungen bei den ÖBB gegen Bezahlung zu bestellen. Die geäußerten Wünsche nach zusätzlichen Zugsleistungen sind daher an das Land Niederösterreich heranzutragen.

Für den Fahrplan 1996/97 wird das gesamte Personenverkehrsangebot der ÖBB völlig neu strukturiert. In die laufenden Planungen sind im ggstdl. Fall neben den Vertretern der Region auch Verkehrsexperten des Landes Niederösterreich (NÖVOG) eingebunden. Konkrete Aussagen über den künftigen Angebotsumfang können derzeit noch nicht getroffen werden. Er ist maßgeblich von einer definitiven Bestellung und Bezahlung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen durch das Land Niederösterreich abhängig.

Zu Frage 2:

"Wäre es nicht im Sinne der Bürgerfreundlichkeit möglich, jenen Personen, die Stellungnahmen abgeben auch mitzuteilen, ob bzw. warum ihre Stellungnahme nicht berücksichtigt wurde?"

- 2 -

Vorweg wäre zu bemerken, daß die bei den ÖBB einlangenden Schreiben hinsichtlich Anregungen und Vorschlägen für die Fahrplangestaltung grundsätzlich direkt beantwortet werden.

Die vom Land NÖ übermittelten Fahrplananträge wurden selbstverständlich von den ÖBB überprüft und im Rahmen der wirtschaftlichen Möglichkeiten in die Planungen für 1996/97 miteinbezogen. Für die Realisierung dieser Wünsche ist jedoch gemäß Bundesbahngesetz 1992 - wie bereits erwähnt - eine Bestellung und Bezahlung durch die Gebietskörperschaften nötig. Dies wurde den Ländern sowie den Interessenvertretungen rechtzeitig mitgeteilt.

Zu Frage 4:

"Der letzte Zug von Wien nach Krets fährt um 21 Uhr 40 Min. Bereits 1988 haben hunderte Kremser BürgerInnen die Einführung eines "Theaterzuges" von Wien nach Krets gefordert. Diesbezüglich wurde auch beim damaligen Generaldirektor der ÖBB Dr. Ubleis, leider ergebnislos, vorgesprochen. Warum ist es nicht möglich, spätere Bahnverbindungen von Wien nach Krets einzurichten?"

Die Führung von Spätverbindungen in der Relation Wien - Krets an der Donau ist keine Frage der Trassierbarkeit, sondern primär von der Finanzierung solcher (unwirtschaftlicher) Leistungen abhängig. Erfahrungsgemäß werden Spätverbindungen in extremer Tagesrandlage nur von sehr wenigen Reisenden in Anspruch genommen, so daß die entstehenden Betriebsführungskosten (u.a. wäre eine Ausdehnung der Dienstzeiten in mehreren Bahnhöfen nötig) in keinem Verhältnis zu den erzielbaren Erträgen stünden.

Zu Frage 5:

"Ist es richtig, daß ein Grund dafür die hohen Personalkosten für die noch manuell zu bedienenden Bahnübergänge zwischen Absdorf-Hippersdorf und Krets sind?"

Die derzeitige Betriebsführung auf der Strecke Absdorf-Hippersdorf - Krets an der Donau erfordert für die Abwicklung von Zugfahrten die Besetzung der Bahnhöfe mit Fahrdienstleitern. Darüberhinaus ist in einzelnen Betriebsstellen der Einsatz von

- 3 -

zusätzlichem Personal für die Bedienung von Schrankenanlagen notwendig.

Zu Frage 6:

"Ist an eine Automatisierung dieser Bahnübergänge gedacht? Wenn ja bis wann?"

Im diesbezüglichen Rationalisierungsprogramm für schienengleiche Eisenbahnkreuzungen ist für den ggstdl. Bereich die Automatisierung von insgesamt 4 Schrankenanlagen mit Gesamtkosten von rd. 11 Mio S vorgesehen.

Die Realisierung wird nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Finanzmittel erfolgen.