



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

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

Pr.Zl. 18.124/5-4-1995

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Murauer und Kollegen vom 21.9.1995,

Zl. 1932/J-NR/1995, "Shuttlebusse im oberösterreichischen Ennstal"

XIX. GP.-NR

1904/AB

1995 -11- 21

1932 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

- 2 -

stehenden 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 1 und 3 beziehen sich aber ausschließlich auf Handlungen von Unternehmensorganen und wären daher auch von diesen zu beantworten.

Ich habe daher Ihre Anfrage an die ÖBB weitergeleitet.

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

Zu Ihrer Frage 2

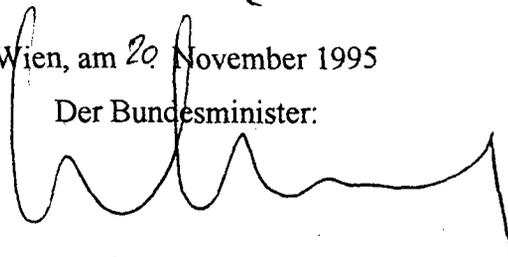
"Haben Sie in diesen Überlegungen die Möglichkeit einer Einführung eines derartigen Schienenersatzverkehrs mit regelmäßig verkehrenden Kleinbussen der ÖBB miteinbezogen?"

darf ich mitteilen, daß im Zuge eines Schienenersatzverkehrs ausschließlich die Bahnhöfe der betreffenden Strecke bedient werden dürften. Sollten die Fahrgäste - wie dies in der Begründung der Anfrage vorgeschlagen wird - weiter in die Ortschaften selbst geführt werden, so wäre dies nur mit einer Kraftfahrlinienkonzession möglich.

Die Entscheidung eine solche Konzession zu beantragen, liegt bei der Unternehmensführung. Über einen solchen Antrag wäre das gesetzlich vorgeschriebene Ermittlungsverfahren durchzuführen und bei positivem Ergebnis die Konzession für die beantragte Dauer (dies kann auch ein kürzerer Zeitraum zwecks Erprobung des Angebotes sein) zu erteilen.

Wien, am 20. November 1995

Der Bundesminister:



Stellungnahme der ÖBB zur parlamentarischen Anfrage Nr. 1932/J-NR/1995

Zu Frage 1:

"Gibt es in Ihrem Ressort Überlegungen dazu, in welcher Weise sie für unrentable Zuggarnituren für die Bahnbenützer einen kostengünstigeren und konsumentenfreundlicheren Ersatz schaffen können?"

Im Zuge der Konzeption des NAT 96 gehen die ÖBB von dem Grundsatz aus, ab dem Inkrafttreten des Fahrplanes 1996/97 ein bedarfsorientiertes und mit dem Busverkehr (als alternativen Leistungserbringer) abgestimmtes, wirtschaftlich vertretbares Verkehrsangebot zur Verfügung zu stellen, da insbesondere im Ennstal zahlreiche Regionalzüge eine schwache Fahrgastfrequenz aufweisen. Für die ÖBB ist es daher vordringlich, das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr neu zu strukturieren. Die Detailplanungen hierfür sind derzeit im Gange.

Zu Frage 3:

"Werden Sie sich dafür einsetzen, diese Möglichkeit mittels eines Pilotversuches zu erproben?"

Wenn ja, auf welcher Strecke bzw. welchen Strecken?"

Wenn nein, warum nicht?"

Eine Erprobung des Bus-Supports mit Kleinbussen im Rahmen eines Pilotversuches erscheint aus Sicht der ÖBB durchaus diskussionswürdig. Hinsichtlich der Streckenauswahl kann jedoch kurzfristig noch keine Entscheidung getroffen werden, da in jedem Fall das Mobilitätsbedürfnis der örtlichen Bevölkerung auch in eher nachfrageschwachen Tageszeiten über einen längeren Zeitraum hindurch beobachtet werden muß, um die bei Kleinbussen unter Umständen auftretenden Probleme bezüglich der Beförderungskapazität von vornherein auszuschließen.