

1835/AB XX.GP

Zur schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 1858/J-NR/1997, betreffend Streichung von Aufträgen an die "Jenbacher-Transportsysteme AG" und Boykott des "Integral-Zuges" durch die ÖBB, die die Abgeordneten Blünegger, DI Prinzhorn, Meisinger und Kollegen am 22. Jänner 1997 an meinen Amtsvorgänger gerichtet haben, möchte ich grundsätzlich feststellen, daß in Anwendung der Art. 52 Abs. 1 B-VG und § 90 erster Satz des Geschäftsordnungsgesetzes der Umfang der Pflicht zur Beantwortung einer parlamentarischen Anfrage auch davon abhängt, ob sich die Frage auf einen "Gegenstand der Vollziehung" bezieht.

Was nun Fragen im Zusammenhang mit einem im Eigentum des Bundes stehenden Unternehmens anlangt, so können vom parlamentarischen Fragerecht wohl nur Handlungen betroffen sein, die von Verwaltungsorganen in den Organen dieser Unternehmen gesetzt werden, nicht aber jene Handlungen, die von geschäftsführenden Unternehmensorganen selbst gesetzt werden.

Ihre Fragen 1, 2, 3 5 und 6 beziehen sich aber ausschließlich auf Handlungen von Unternehmensorganen. Ich habe daher die Anfrage an die Österreichischen Bundesbahnen weitergeleitet. Deren Stellungnahme bildet die Grundlage für die vorliegende Anfragebeantwortung.

1. Welche Veranlassungen bewogen die ÖBB, die "Jenbacher Transportsysteme" beim Projekt der Doppelstockwaggons nicht mehr zu berücksichtigen, obwohl dadurch hunderte Arbeitsplätze gefährdet werden?"

Antwort:

Es ist richtig, daß der Auftrag über 60 Doppelstockwagen an die "ARGE Doppelstockwagen" (Fa. Siemens und Jenbacher Transportsysteme AG) vergeben wurde.

Im Zuge dieser Vergabe wurde auch im Jänner 1995 ein Optionsvertrag über weitere 180 Doppelstockwagen verhandelt. Dieser Optionsvertrag wurde allerdings nur mit Siemens geschlossen, da sich die Jenbacher Transportsysteme nicht bereiterklärten, diesen Optionsvertrag zu unterzeichnen. Die ÖBB hatten daher bei der Vergabe der weiteren 180 Stück rechtlich gar keine andere Wahl, als nur bei Siemens die Option einzulösen und zu bestellen.

Die in der Anfrage genannten Beträge sowie die angeführten osteuropäischen Firmen sind von den ÖBB nicht nachvollziehbar. Insbesondere haben die zitierten Firmen keinerlei Bezug zu einer Fertigung von Doppelstockwagen. Es ist daher auch nicht korrekt, daß die ÖBB den gegenständlichen Auftrag an das (osteuropäische) Ausland vergaben.

2. Erfolgt die Kooperation mit osteuropäischen Partnern ausschließlich aus betriebswirtschaftlichen Überlegungen und sind sich die ÖBB über die Auswirkungen ihres Handelns auf die Arbeitsplätze in den "Jenbacher Transportsysteme AG" bewußt?

Antwort:

Es erfolgt keine diesbezügliche Kooperation mit osteuropäischen Partnern.

3. Welchen Stellenwert hat für die ÖBB gegenwärtig noch das Schlagwort von "Solidarität" mit der österreichischen Wirtschaft und den österreichischen Arbeitsplätzen?

Antwort:

Die ÖBB unterliegen den EU-Sektorenrichtlinien, dem Bundesvergabegesetz und anderen einschlägigen Vorschriften. Vergaben werden unter Beachtung der geltenden Normen durchgeführt.

4. Wieviel Geld wurde von Seiten des Bundes im Jahre 1996 direkt oder indirekt für die ÖBB aufgewendet?

Antwort:

Ich kann nur darüber Auskunft geben, welche Mittel aus dem meinem Ressort zugehörigen Kapitel 65 des Budgets 1996 für die ÖBB aufgewendet wurden. Es sind dies gemäß Bundesvoranschlag folgende Beträge bei folgenden Budgetansätzen:

1/65148 Kosten für Eisenbahn-Infrastruktur
gem. Bundesbahngesetz 1992 11.000.200.000 S
1/65158/7280 Gemeinwirtschaftliche Leistungen
gemäß § 3 und § 12
Bundesbahngesetz 1992 8.037.000.000 S

5.,6. Aus welchen Gründen wird der vom Land Tirol mitfinanzierte "Integral-Zug" durch die ÖBB verhindert?

Ist der ÖBB bewußt, daß durch die Verhinderung des "Integral-Zuges" die Wettbewerbsfähigkeit der "Jenbacher Transportsysteme AG" innerhalb der EU, die Arbeitsplätze im Betrieb und der Nahverkehr in Tirol gefährdet werden?

Antwort:

Die ÖBB verhindern keineswegs den "Integral Zug". Vielmehr wurden die Tests und Probefahrten der Jenbacher Energiesysteme AG von den ÖBB ermöglicht und entsprechend unterstützt (z. B. Bereitstellung der Infrastruktur, Meßeinrichtungen, Personal etc.).

Die Beschaffung des gegenständlichen Zuges setzt einen entsprechenden Bedarf bei den ÖBB voraus. Ist dieser gegeben, erfolgt die Beschaffung nach den im Fragepunkt 3 genannten Kriterien.

7.,8. Wie bewertet der Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst die weitere Nichtberücksichtigung der "Jenbacher Transportsysteme AG", die Verhinderung des "Integralzuges" und das Außerachtlassen von volkswirtschaftlichen Überlegungen durch die ÖBB?

Welche Maßnahmen gedenkt der Herr Bundesminister im Interesse der österreichischen Wirtschaft und der Arbeitsplätze gegenständlich zu ergreifen?

Antwort:

Mit Inkrafttreten des Bundesbahngesetzes 1992 hat eine organisatorische, personelle und buchtechnische Trennung zwischen den Geschäftsbereichen Infrastruktur und Absatz der ÖBB stattgefunden. Der Bund ist seither nur noch für die Tragung der Kosten der Infrastruktur verantwortlich, während der Absatzbereich der ÖBB selbständig und kaufmännisch zu agieren hat. Der Absatzbereich der ÖBB erhält jedoch Abgeltungen aus dem Titel der Gemeinwirtschaftlichen Leistungen, die im wesentlichen für Tarifiermäßigungen im Personen- und Güterverkehr gewährt werden. Eine Einflußnahme des Bundes auf die Beschaffungspolitik der ÖBB ist gesetzlich weder vorgesehen noch möglich. Es kann auch nicht Aufgabe eines nach betriebswirtschaftlichen Kriterien handelnden Unternehmens sein, ausdrücklich volkswirtschaftliche Gesichtspunkte in seine Kaufentscheidungen einfließen zu lassen.