

828/AB

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 ("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 aber 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

Stellungnahme der ÖBB zur parl. Anfrage Nr. 733/J-NR/1996

Zu Frage 1 :

"Wem wurde nach Auflösung des Vertrages mit der Firma "Waggon Lits" die Bewirtschaftung der Züge übertragen?"

Die Bewirtschaftung der Züge wurde seitens der ÖBB der Firma Trainristo übertragen.

Zu Frage 2:

"Wieviele Arbeitsplätze wurden dadurch bei der Firma "Waggon Lits" freigesetzt und wieviele bei der neuen Firma geschaffen?"

Waggon Lits hat den ÖBB sowie Trainristo nie wirklich exakte Informationen über die Freisetzung geliefert. .

Den zur Verfügung stehenden Informationen zufolge wurde im März 1996 seitens Wagons Lits etwa 420-440 Arbeitnehmer gekündigt. Bei Trainristo wurden etwa 110 Arbeitsplätze neu geschaffen.

Zu Frage 3:

"Wieviele Züge sollten im Sommerfahrplan 1996 in der Zeit vom 02.06. bis 10.06., 11.06. bis 15.06. und 16.06. bis 20.06. durch diese Firma bewirtschaftet werden und wieviele wurden tatsächlich in den angeführten Zeiträumen bewirtschaftet?"

Planmäßig sollen 60 Züge (Zugumläufe) mit geänderter Organisation statt bislang 152 mit Speisewagen ausgestattet sein.

Zu Frage 4:

"Worauf ist es zurückzuführen, daß diese Firma, die offensichtlich nicht in der Lage ist, die ihr gestellte Aufgabe der Bewirtschaftung zu erfüllen, dennoch einen diesbezüglichen Vertrag mit den ÖBB bekommen haben?"

Die Schwierigkeiten bei der Umstellung von Wagons Lits auf Trainristo sind aus der Sicht der ÖBB in erster Linie auf folgende Faktoren zurückzuführen: .

a) Unterbleiben der aufgrund des aufgekündigten Bewirtschaftungsvertrages gebotenen Kooperation.

b) Die durch das Arbeitsvertragsrechts-Anpassungsgesetz (AVRAG) geschaffene Rechtslage führt gerade im Falle mangelnder Kooperation zu nahezu unlösbareren Problemen.

So hätte sich etwa bei einer Übernahme des Personals durch Trainristo das Problem gestellt, daß dieses Unternehmen den Arbeitnehmern Vordienstzeiten (für die Bemessung der Abfertigung etc.) anrechnen und dafür sofort hohe Rückstellungen bilden müßte, wohingegen der frühere Betreiber Wagons Lits, der über Abfertigungsrückstellungen in Höhe von 50 % des Erfordernisses verfügt, zur Herausgabe der Rückstellungen nicht bzw. nur im Gegenzug gegen inakzeptable Zugeständnisse seitens der ÖBB bereit war.

c) Grundloses Abstehen der Gewerkschaft und des Wagons Lits-Betriebsrates von einem bereits mündlich vereinbarten Sozialplan. Dieses Verhalten war auch insofern unvorhersehbar, als die im Sozialplan vorgesehenen Bedingungen aus Arbeitnehmersicht als großzügig bezeichnet werden konnten.

d) Mangelndes Interesse der ehemaligen Wagons Lits-Arbeitnehmer an einer Mitarbeit bei Trainristo ungeachtet einer von der Gewerkschaft gegebenen Verwendungszusage.

Zu Frage 5:

"Wie lange dauerte es, bis alle Züge in der geplanten Form bewirtschaftet wurden?,"

Die Bewirtschaftung aller Züge in der vertraglich vorgesehenen und geplanten Form wurde mit 24. Juni 1996 hergestellt.

Zu den Fragen 6 und 12:

"Wie hoch ist der geschätzte Schaden, der dadurch der Firma für die Bewirtschaftung einerseits und der ÖBB andererseits entsteht? (Bitte beachten Sie auch allfällige Imageverluste der

ÖBB.)

Wie hoch ist der geschätzte Schaden, den die ÖBB durch dieses Chaos erlitten hat?"

Über das Vorliegen und die Höhe eines allfälligen Schadens für die ÖBB lassen sich derzeit keine seriösen Aussagen treffen.

Zu Frage 7:

"Wird sich die ÖBB hinsichtlich dieses Schadens an die mit der Bewirtschaftung betraute Firma wenden können und gibt es im Vertrag vorgesehene Mechanismen, den Vertrag einseitig aufzulösen? (Wenn Ja: Wird dies überlegt und wie wäre diesfalls das Procedere?)" Was den zwischen den ÖBB und Trainristo geschlossenen Vertrag anlangt, ist eine einseitige Auflösung aus wichtigem Grund selbstverständlich möglich. Nach Auffassung der ÖBB bestehen dafür derzeit keinerlei Anhaltspunkte und Gründe, weil Trainristo sich keiner Vertragsverletzung schuldig gemacht hat und die entstandenen Schwierigkeiten nicht auf Versäumnisse dieses Unternehmens, sondern auf die oben erwähnten Umstände zurückzuführen sind.

Regreß gegenüber anderen Beteiligten wird dagegen von den ÖBB durch deren Rechtsberater geprüft.

Zu Frage 8:

"Wer ist dafür verantwortlich, daß es insbesondere im Bereich Wien und auf der Südbahn zu derart überfüllten Zügen gekommen ist, daß potentielle Fahrgäste nicht einmal mehr einsteigen konnten?"

In den ersten Tagen der Fahrplanumstellung mit 2. Juni 1996 kam es bei einigen Zügen der Süd- und Westbahn zu Kapazitätsengpässen und Überfrequenzen. Verantwortlich dafür waren Unklarheiten beim Nachfrageverhalten der Kunden sowie technische Probleme beim Fahrpark. Die ÖBB haben auf diese Probleme sofort reagiert und entsprechende Verstärkungsmaßnahmen (Erhöhung der Anzahl der Reisezugwaggons) gesetzt.

Überfüllte Züge und verärgerte Kunden gab es auch durch technische Fehler bei den neuen Wendezügen der ÖBB. Diese Garnituren, die wesentlich zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit durch kurze Wendeziten beitragen, konnten durch verspätete Bauteillieferungen leider nicht ausreichend erprobt werden. Diese Phase wird verlängert; zwischenzeitlich werden diese Züge durch Lokomotiven und Wagen ersetzt. Der planmäßige Wendezugbetrieb wurde bereits wieder aufgenommen.

Darüberhinaus kam es in letzter Zeit zu drei größeren Fahrleitungsstörungen auf der Südbahn, wobei immer wieder Äste von Brücken auf die Fahrleitung geworfen wurden. Ob hier nicht mutwillig der neue Fahrplan durch Sabotageakte gestört wurde, ist noch Gegenstand von Untersuchungen.

Zu den Fragen 9 und 10:

"Wer ist dafür verantwortlich, daß bei Großveranstaltungen, die ein zusätzliches Aufkommen an Fahrgästen erwarten lassen, zusätzliche Kapazitäten (Zug bzw. Waggon) bereitgestellt wird?

Warum geschieht dies in der Regel nicht?"

Anlässlich von Großveranstaltungen wird seitens der ÖBB stets Kontakt mit den Organisatoren aufgenommen, um den zu erwartenden Besucherstrom (Anzahl der Teilnehmer, Einzugsgebiete) in Erfahrung zu bringen. Leider ist es den Veranstaltern nicht immer möglich, konkrete Angaben bekanntzugeben, wodurch eine genaue Planung erschwert wird.

Die ÖBB treffen sehr wohl diesbezüglich Entlastungsmaßnahmen, welche erfahrungsgemäß bzw. aufgrund der Platzreservierungsnachfrage getätigt werden.

Zur Problematik von Großveranstaltungen ist jedoch insbesondere darauf zu verweisen, daß der Zeitpunkt der geplanten Beendigung oft beträchtlich überschritten wird. Dadurch sind die geplanten Verstärkungsmaßnahmen bei der Rückreise zum Teil unwirksam bzw. können

kurzfristig angeordnete Vorkehrungen nur mehr sehr eingeschränkt angepaßt werden.

Zu Frage 11 :

"Wird es in Zusammenhang mit dem Beginn bzw. Ende der Sommerferien für Schüler und Studenten zusätzliche Kapazitäten auf den einzelnen Strecken geben?

Wenn Ja: Wie?

Wenn Nein: Warum nicht?"

Bezüglich des Ferienverkehrs werden die ÖBB - wie alljährlich - die betreffenden Züge bis zur Höchstachsenanzahl verstärken, wobei zusätzlich die wichtigsten Züge doppelt geführt werden.

Zu den Fragen 13 und 14:

"Seit dem Fahrplanwechsel müssen für EC Zuschläge bezahlt werden. Wie erklären Sie sich, daß dies einerseits kaum ein Fahrgäst, andererseits auch kaum ein Schaffner weiß? (So wurde mir mitgeteilt, daß von insgesamt 5 Schaffnern, die die Fahrkarten kontrolliert haben, ein einziger einen Zuschlag verlangte und kassierte!)

Was werden Sie unternehmen, um dieses Informationsdefizit insbesondere bei den Fahrgästen zu minimieren?"

Hinsichtlich der mit Fahrplan 1996/97 (ab 2. Juni 1996) wirksamen neuen Tarifmaßnahmen wurden die betroffenen Mitarbeiter zeitgerecht und ausreichend im Rahmen von Dienstunterrichten vorbereitet.

Ein Fehlverhalten einzelner Mitarbeiter kann bedauerlicherweise dennoch nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Zur Intensivierung der Kundeninformation wurden von den ÖBB als Sofortmaßnahme in allen größeren Bahnhöfen "INFO-CORNER" errichtet. Sie enthalten insbesondere alle relevanten Auskünfte bezüglich der neuen Tarifangebote sowie des geänderten Fahrplans.

Zu Frage 15:

"Von Wien-West nach Vorarlberg und Retour fahren, mit Ausnahme der EN-Züge und einem IC ebenfalls über Nacht, nur noch Eurocity-Züge. Eine andere Möglichkeit, nach Vorarlberg zu kommen, gibt es laut Auskunft des "Bahn-Total-Service" nicht mehr. Dies kommt einer faktischen Fahrpreiserhöhung bei gleichzeitiger enormer Verschlechterung des Zugangebotes gleich. Was werden Sie unternehmen, um diese verdeckte Fahrpreiserhöhung rückgängig zu machen und somit die Attraktivität der Bahn gegenüber dem Auto wenigstens wieder ein bißchen zu heben?"

Das mit Fahrplan 1991/92 großzügig gestaltete Verkehrsangebot im Rahmen des "Neuen Austrotaktes-NAT 91" mußte gegenüber dem jetzigen Angebot ab Fahrplan 1996/97 (mit 2. Juni 1996) aus wirtschaftlichen Überlegungen reduziert werden. Dies hat insbesondere auch zur Folge, daß EuroCity- und EuroNight-Züge in den Taktverkehr integriert wurden.

Eine EuroCity-Zugqualität mit etlichen zusätzlichen Servicemaßnahmen rechtfertigt sicherlich auch einen höheren Fahrpreis. Der Anspruch des Bahnkunden auf Gratisreservierung bringt de facto meistens einen geringeren Fahrpreisanteil, als dies vor der Umstellung der Fall war, mit sich.