

959/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 pirl Anftge Nr. 9WJ-KRI1996

Zu Frage 1

"Wie lautete die Reduktion von NA Tg 1 auf NA T94 in Zugkilometer und Prozent?"

Der Vergleich der Fahrpläne 1991/92 und 1994/95 zeigt folgende Änderungen:

Betriebsteistung lt. Fahrplan 5,011.587 Zugkilometer Relativveränderung lt. Fahrplan 5,0 %

zu Frage 2

"Welche Einsparungen wurden dadurch in welchen Detailbereichen erzielt?"

Durch die Rücknahmen 1994 konnten weitere Kostendynamisierungen vermieden werden. Einsparungseffekte wirkten überwiegend erst ab 1995.

Zu Frage 3.

Welche Rückgänge an Personenbeförderungen wurden dadurch erzeugt?

1994 konnten mit rd 157,6 Mio. beförderten Personen im Nahverkehr rund 26,5 Mio. beförderten Personen im Fernverkehr im Vergleich zu 1991 bei stabilen Ergebnissen im Fernverkehr insgesamt rd. 10 Mio. zuwachsende beförderte Personen im Nahverkehr erzielt werden.

Zu Frage 4,

Wie lautet die Reduktion von NAT94 auf NAT96 in Zugkilometer und Prozent?
Der Vergleich der Fahrpläne 1994/95 und 1996/97 zeigt folgende Änderung

Betriebsleistung lt Fahrplan	8,115.202 Zugkilometer
Relativveränderung lt Fahrplan	8,6%

Zu Frage 5,

Welche Einsparungseffekte werden dadurch in welchen Detailbereichen erwartet?

Die Gesamteinsparungseffekte werden mit rd. 500 Mio. S geplant.

Schwerpunkte der Einsparung sind-,

- Traktions- und Energiekosten
- Überstundenabbau
- Personakereduktion

- Ausmusterung überalteter Fahrzeuge (Erhaltungseinsparung)
- Kostenminimierung bei Zuschüssen im Restaurationsbereich

Zu Frage 6

Welche Einsparungen an Zugkilometer und Prozenten werden mit NAT 96 in den einzelnen Bundesländern erreicht?'

BEILAGE NICHT GESCANNT

Zu Frage 7

"Welche Einsparungen an Zugkilometern und Prozenten wurden mit NA T94 in den einzelnen Bundesländern erreicht?'

Dem Fahrplan 199&97 vergleichbare, bundeständerweise gegliederte Werte sind für den Fahrplan 1994/95 - aufgrund der zum damaligen Zeitpunkt noch händisch zu ermittelnden Daten - nicht verfügbar.

Zu Frage 8

"Ist dem Verkehrsminister die Studie der TU über die Auswirkungen des NA T96 auf die Fahrgastfrequenzen bekannt? Welche Rückgänge werden darin aus welchem konkreten Grund prognostiziert?'

Die TU Wien-Studie (Prof. Schönböck) wurde dem Verkehrsminister nicht vorgelegt.

Hauptinhalt.

Streckenweise Simulation Mehr-/Minderfrequenz durch NAT 96

nur für Verkehr über 50 km

insgesamt rd. 0, 2 Mio. weniger Reisende prognostiziert.

Entgegnungen von Prof Schönböck zu falschen Zeitungsmeldungen haben klargestellt, daß die TU Wien von einer professionellen Planungsarbeit mit weniger als 1 % Frequenzabfall bei rd. 10 % Leistungseinsparung im Fernverkehr ausgeht.