

961/AB

## ANFRAGEBEANTWORTUNG

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 Frachtrecht und die im 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 darüberhinaus auch den politischen Intentionen der Volksvertretung entsprechend geführt werden. Sie finden daher ihre Grenze in den Ingerenzmöglichkeiten, über 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 soweit vom Interpellationsrecht gem.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. 914/J-NR/1996

Zu Frage 1:

Welche Nachfragereduktionen werden durch den NAT96 erwartet?

Da sich die Leistungsrücknahmen ausschließlich auf schwach in Anspruch genommene Züge beschränken- vor allem am Wochenende und zu Tagesrandzeiten - bzw. das Angebot in den Hauptverkehrszeiten teilweise sogar verdichtet wurde, erwarten die ÖBB im Regional- und Nahverkehr grundsätzlich auch weiterhin eine Steigerung der Inanspruchnahme.

Bei Fahrten über 50 km wird eine Reduktion um 200.000 Reisende erwartet. Dies entspricht weniger als 1% der gesamten Fernverkehrsreisenden.

Zu Frage 2:

Warum kam es vor dem Nat96 nicht zu den gewohnten Fahrplankonferenzen und damit einer demokratischen Willensbildung?

Die Planung des Regional und Nahverkehrs für das Fahrplanjahr 1996/97 wurde erstmals dezentral in den jeweiligen Bundesländern durchgeführt, wobei Vertreter der Länder, Verbünde und Interessensvertretungen laufend über die Arbeiten informiert bzw. zur Mitarbeit eingeladen wurden. Durch diesen permanenten Informationsaustausch konnte auf die traditionellen Fahrplankonferenzen verzichtet werden.

Aufgrund der Vorgaben des Bundesbahngesetzes 1992 sind die ÖBB gezwungen, die Leistungen an den feststellbaren Verkehrsströmen und dem tatsächlichen Reisnedenaufkommen betriebswirtschaftlich zu orientieren. Einer demokratischen Willensbildung kann daher auf Basis des BBG 92 nur dann entsprochen werden, wenn die gewünschten Leistungen entweder Kostendeckend erbracht werden können oder bei den ÖBB gegen Bezahlung bestellt werden.

Zu Frage 3:

Welche Detailkorrekturen durch welche Zusatzangebote auf welchen Strecken wurden im Monat Juni nachgebessert? Welche Kosten entstehen dadurch?

Die ÖBB haben- wie nach jeder Fahrplanumstellung - dem tatsächlich festgestellten Fahrgastverhalten und der konkreten lokalen Inanspruchnahme Rechnung getragen und das mit Fahrplanwechsel am 2.Juni 1996 eingeführte Verkehrsangebot in Teilbereichen nachjustiert:

a) Führung zusätzlicher Züge

Ballungsraum Wien: Westbahn 2 Züge, Südbahn 2 Züge, Ostbahn 1 Zug, Salzburg - Bischofshofen 2 Züge,

Bad Ischl - Attnang-Puchheim 1 Zug, Linz HbH. - Linz Franckstraße 4 Züge, Spittal-Millstättersee - Lienz 1 Zug,

St. Veit an der Glan - Friesach 2 Züge.

b) Erhöhung des Sitzplatzangebotes bei insgesamt 51 Zügen.

Die erforderlichen Recourcen wurden aus dem vorhandenen Potentiel durch Änderung von Fahrzeugumläufen bzw. entsprechender Personaldispositionen gewonnen, sodaß die aus dieser Kapazitätsanpassung resultierenden Kosten - im Größenvergleich zum Gesamtangebot nur geringfügiger Natur sind.

Zu Frage 4:

Warum wurden seitens der Bahn eine Vielzahl von Änderungen gleichzeitig mit dem NAT96 durchgeführt?

Die diesbezüglichen Strukturmaßnahmen waren insbesondere aus wirtschaftlichen Überlegungen zwingend erforderlich.

Zu Frage 5:

Wie groß ist die geplante Einsparung an Speisewägen? Welche Einsparungen werden dadurch erwartet?

Mit Fahrplanwechsel am 2. Juni 1996 werden 138 Züge mit Speisewagen geführt ( Reduktion um 80 Züge). Zusätzlich wird aber bei insgesamt 107 Zügen Platzservice mit Drinks und Snacks durch ÖBB-Zugpersonal angeboten.

Durch diese Maßnahmen wird der Zuschußbedarf für die Speisewagenbewirtschaftung drastisch abgesenkt.

Zu Frage 6:

Wie groß ist das Rationalisierungspotential bei Einstellung des Parallelverkehrs von ÖBB und bahneigenen KWD Bussen? Welche konkreten Maßnahmen werden in diesem Zusammenhang in welchen Etappenschnitten ergriffen?

Dem Kraftwagendienst der ÖBB kommt in Entsprechung des Betriebszweckes der ÖBB nicht nur eine Ergänzung und Ersatzfunktion gegenüber den Eisenbahnbetrieb zu.

Grundsätzlich ist zum Thema Parallelverkehr darauf hinzuweisen, daß ein aus geographischen Verhältnissen abgeleiteter scheinbarer Gleichlauf - aufgrund der unterschiedlichen Verkehrsaufgaben nicht unbedingt eine Konkurrenzierung darstellt. Selbst bei zeitlicher Parallelführung wird der Kraftfahrlinienverkehr in manchen Fällen (bessere Bedienung der Ortszentren, geringere Haltestellenabstände) auch in Gleichlaufstrecken kaum substituierbar sein.

Angesichts der Tatsache, daß auch die österreichischen Privatbahnen schienenparallele Kraftfahrlinien betreiben, um rasch und ohne Einschränkung auf geänderte Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung reagieren zu können, dürfte wohl der Nachweis erbracht sein, daß es sich hierbei um ein marktspezifisches Erfordernis handelt.

Aus diesen Gründen ist eine Einstellung des Parallelverkehrs grundsätzlich nicht beabsichtigt. Um jedoch die gegebenen Möglichkeiten gemeinsam noch besser für das Unternehmen ÖBB nützen zu können, wurde der Kraftwagendienst organisatorisch im Geschäftsbereich Personenverkehr angesiedelt, so daß künftig eine noch bessere Angebotsgestaltung zu erwarten ist.