



DORIS BURES

Bundesministerin

für Verkehr, Innovation und Technologie

**XXIV. GP.-NR****10746 /AB****30. April 2012**

GZ. BMVIT-10.000/0008-I/PR3/2012

DVR:0000175

An die  
 Präsidentin des Nationalrats  
 Mag.<sup>a</sup> Barbara PRAMMER  
 Parlament  
 1017 Wien

**zu 10900 /J**

Wien, am 25. April 2012

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr.<sup>in</sup> Moser, Freundinnen und Freunde haben am 1. März 2012 unter der **Nr. 10900/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Railjet-Vorspannlok-Rätsel gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

**Zu den Fragen 1 bis 8:**

Die selbstständige Tätigkeit ausgegliederter Einrichtungen in privatrechtlicher Form ist keine Verwaltungstätigkeit, die der politischen Kontrolle iSd. Art. 52 Abs. 1 B-VG unterliegt. Daran ändert auch die Regelung des Art. 52 Abs. 2 B-VG nichts, die nur klarstellen wollte, dass das Interpellationsrecht in Bezug auf ausgegliederte Einrichtungen nur insoweit besteht, als der Bundesminister auf die Tätigkeit der ausgegliederten Einrichtungen eine Ingerenzmöglichkeit besitzt (vgl. Kahl in Korinek/Holoubek, Österreichisches Bundesverfassungsrecht, RZ 28f. zu Art. 52 B-VG).

Die vorliegenden Fragen betreffen daher keine in die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie fallenden Gegenstände der Vollziehung, insbesondere auch keine Angelegenheiten der Verwaltung des Bundes als Träger von Privatrechten und sind somit von dem in § 90 Geschäftsordnungsgesetz 1975 idgF. determinierten Fragerecht nicht erfasst.

**Zu den Fragen 9 bis 11:**

- Können Sie in der Herbeiführung mutwilliger Mehrabnutzung an Rollmaterial und Bahn-Infrastruktur irgendeinen Vorteil in betrieblicher Hinsicht oder für den Steuerzahler als Bezahlter der Infrastruktur-Erhaltung erkennen?
- Welche Konsequenzen werden Sie insbesondere im Hinblick auf die Zahlungen des Bundes für Bahn-Infrastruktur bis wann konkret ziehen?
- Wie hoch sind die dem Railjet und seinem wenig infrastrukturschonenden Antriebskonzept zuzurechnenden zusätzlichen Schäden an der Schienen-Infrastruktur pro Jahr?

Hierzu wurde eine Stellungnahme von ÖBB-Seite eingeholt, die ergab, dass es zu keinen Mehrabnutzungen oder Schäden an der Schieneninfrastruktur gekommen ist. Insbesondere ist festzuhalten, dass vor der Änderung der Arbeitsanweisung die von Ihnen genannte Gefahrenstufe 2 laut ÖBB an 6 Tagen bei insgesamt 37 Railjet-Zügen im Winter 2011/2012 zur Anwendung kam.

