



XXIV. GP.-NR
1200 /AB
05. Mai 2009

DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

zu 1577 /J

GZ. BMVIT-10.000/0016-I/PR3/2009
DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag. a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

Wien, am 04. Mai 2009

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde haben am 1. April 2009 unter der Nr. 1577/J an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend fragwürdige Prioritäten beim ÖBB-Güterverkehr: Luxus-Einladung für VIP-Kunden, zugleich Schließung von zig Güterannahmestellen „aus Kostengründen“ gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich nach Einholung der Informationen von den ÖBB wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 7, 9 und 10:

- Waren Ihnen die in „heute“ am 23.3.2009 dokumentierten kostspieligen VIP-Einladungspraktiken im ÖBB-Güterverkehrsbereich – Beispiel Chemfreight – bekannt? Wenn ja, seit wann? Wenn nein, warum nicht, wo doch zahlreiche Vertrauensleute und Ressortbedienstete in diversen Aufsichtsräten nach dem Rechten sehen sollten?
- Heißen Sie als Eigentümervertreterin bei den ÖBB derlei gut?
- Was waren die Kosten dieser konkreten Einladung, und wie viele Personen waren eingeladen?
- Bei welchen weiteren a) Teilunternehmen der ÖBB, b) Tochterunternehmen von ÖBB-Teilunternehmen sind derartige Einladungen Usus?

- Um wie viele Fälle und Einladungen dieser oder vergleichbarer Art handelte es sich seit Jahresbeginn 2007 a) insgesamt, b) im Bereich des Güterverkehrs, c) bei der konkreten Güterverkehrs-Tochter?
- Halten Sie die Optik für günstig, dass im ÖBB-Güterverkehr (trotz beträchtlicher finanzieller Förderungen des Bundes für diesen Zweck!) das flächendeckende Angebot an Güterverladestellen für Klein- und Mittelbetriebe unter Verweis auf Kostenargumente spürbar reduziert werden soll, während zugleich für Luxus-Einladungen für VIP-Vertreter von Großunternehmen sichtlich genug Geld da ist und auch die für die Finanzprobleme der ÖBB ursächlich verantwortlichen Manager unbehelligt und teilweise mit Millionenabfertigung ziehen konnten?
- Was a) haben Sie bereits unternommen, b) werden Sie bis wann unternehmen, um diese Schieflage gerade zu rücken?
- Halten Sie die Optik für günstig, dass bei den ÖBB unter Verweis auf Kostenargumente einerseits bei Pendlerzügen, Regionalbahnstrecken usgl. eingespart und bei den Tarifen mehr kassiert werden soll, zugleich aber im ÖBB-Konzern VIP-Kunden Luxusaufenthalte gezahlt werden und auch die für die Finanzprobleme der ÖBB ursächlich verantwortlichen Manager unbehelligt und teilweise mit Millionenabfertigung ziehen konnten?
- Was a) haben Sie bereits unternommen, b) werden Sie bis wann unternehmen, um diese Schieflage gerade zu rücken?

Wie mir die ÖBB dazu mitteilen, werden jegliche Vorteilsgewährungen, welche dazu führen könnten, in unredlicher Weise geschäftliche Vorteile zu erlangen, klar abgelehnt.

Weiters verweist die ÖBB darauf, dass Kundenveranstaltungen zu Werbe- und Marketingzwecken in der Wirtschaft, insbesondere in der Transport- und Logistikbranche bis zu einem gewissen Grad mit der gängigen Geschäftspraxis vereinbar und ein legitimes Mittel der Geschäftsanbahnung bzw. der Festigung von bestehenden Geschäftsbeziehungen sind. Laut ÖBB sind der Pflege von Geschäftsbeziehungen sowie einem umfassenden Customer Relation Management insbesondere bei stark kompetitiven Märkten erhöhte Bedeutung beizumessen; hier besteht die Möglichkeit, mit Kunden näher in Kontakt zu treten und Kundenwünsche offener und im Detail zu diskutieren.

Darüber hinaus möchte ich festhalten, dass die in der gegenständlichen Anfrage angesprochenen Vorgänge nicht in die Ingerenz meines Ressorts fallen. Ich darf in diesem Zusammenhang auf Art. 52 Abs. 2 B-VG sowie auf § 90 Geschäftsordnungsgesetz des Nationalrates (GOG) verweisen.

Zu Frage 8:

- Wie viel im einzelnen kann einmalig sowie jährlich eingespart werden durch die ab 6.4.2009 vorgesehene Schließung der Abfertigungsmöglichkeit für Wagenladungsverkehre an folgenden Güterverladestellen: a) Kötschach-Mauthen, b) Uttendorf-Helfpfau, c) Mining, d) Mauerkirchen, e) Völs, f) Oberdrauburg, g) Weitersfeld an der Mur, h) Mureck, i) St. Andrä-Wördern, j) Hörbranz-Lochau, k) Hard-Fussach, l) Neumarkt in der Steiermark, m) Payerbach-Reichnau, n) Gurten, o) Obernberg-Altheim, p) Stein-Mautern, q) Spitz an der

(Donau, r) Langenlois, s) Furth-Palt, t) Wels Lokalbahn, u) Steinhaus bei Wels, v) Sattledt, w) Haag, x) Aschbach, y) St. Peter-Seitenstetten, z) Hilm-Kematen)

Die Rail Cargo Austria AG hat mir folgende Beantwortung übermittelt:

Die Rail Cargo Austria AG (RCA) ist sich ihrer Verantwortung für die Transportwirtschaft und die verladende Wirtschaft voll bewusst. Trotzdem müssen die Aktivitäten des Unternehmens wirtschaftlich vertretbar sein. Die RCA ist daher gezwungen, so wie jeder andere Betrieb, regelmäßig auf wechselnde Marktverhältnisse zu reagieren. Ein solcher Schritt muss derzeit erfolgen.

Die RCA bietet über Österreich verteilt etwa 500 Verladestellen an, wo Güterwagen für die Beladung durch Kunden bereitgestellt werden können. Davon können 25 Verladestellen beim derzeitigen Güteraufkommen nicht annähernd wirtschaftlich betrieben werden. Dies gilt, obwohl die ÖBB als Schwellwert für die Überprüfung der Wirtschaftlichkeit lediglich die lokal anfallenden Kosten für das Beistellen und Abholen der Güterwagen zu Grunde legen. Es war nicht zuletzt der Druck der aktuellen Wirtschaftslage, der die RCA dazu bewogen hat, diese fünf Prozent aller Verladestellen vorläufig nicht mehr zu bedienen.

Alle betroffenen Kunden wurden rechtzeitig über die kommenden Schritte informiert und zum Teil konnten auch schon Alternativen auf benachbarten Verladestellen gefunden werden.

Im Europavergleich bietet die RCA eines der dichtesten Netze für die Flächenbedienung. Die RCA verschafft Österreich dadurch innerhalb Westeuropas den höchsten Anteil der Schiene an der gesamten Transportleistung (über 30 Prozent). Darüber hinaus ist die RCA gemessen an den beförderten Mengen pro Kopf europaweit an der Spitze. (z.B. mehr als doppelt so viel wie in der Schweiz, die oft als Benchmark zitiert wird). Um diese Position zu halten und um das Flächenservice insgesamt nicht zu gefährden, sind Anpassungen des Netzes an Änderungen der Nachfrage erforderlich.“

