



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXIV. GP.-NR

12249 /AB

07. Sep. 2012

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

zu 12390 /J

GZ. BMVIT-10.000/0033-I/PR3/2012
DVR:0000175

Wien, am 4. September 2012

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr.ⁱⁿ Moser, Freundinnen und Freunde, haben am 6. Juli 2012 unter der **Nr. 12390/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Nachteile für Vorteilscard-Inhaber durch ÖBB-Tarifreform gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3, 5, 6 und 8:

- *Ist Ihnen bekannt, dass die ÖBB mit der Tarifreform vom 02.07.2012 ÖBB-Vorteilscard-Inhabern – also Stammkundinnen und Stammkunden des umwelt- und klimaschonenden, sicheren Schienenverkehrs, die durch ihr Verkehrsverhalten die Volkswirtschaft entlasten – bestimmte Rabatte und Ermäßigungen absichtlich verwehrt und damit massive Tarifsteigerungen von 20% und mehr gegenüber zuvor zumutet?*
- *Ist Ihnen bekannt, dass dies noch dazu ohne entsprechende Vorab-Kommunikation oder dergleichen erfolgte und einem einseitigen Eingriff in bestehende Verträge zulasten der betroffenen KonsumentInnen gleichkommt?*
- *Findet diese Schlechterstellung von Vorteilscard-Inhabern im Zuge der jüngsten ÖBB-Tarifreform Ihre Unterstützung?*
- *Halten Sie es im Sinne der verkehrspolitischen Ziele der Regierung für zielführend, wenn unter dem Vorwand von „Reformen“ und „Vereinfachungen“ Bahn-Stammkunden mit besonders saftigen Tarifierhöhungen bedacht und somit zum Wechsel auf volkswirtschaftlich weniger vorteilhafte Verkehrsmittel wie das Auto angeregt werden?*
- *Mit welcher Gesamtwirkung für Verkehrsmittelwahl, Modal-Split etc. rechnen Sie, wenn einerseits Stammkunden (durch Verschlechterungen für Vorteilscard-Inhabern) und*



andererseits zB vom Auto abzuwerbende Gelegenheitskunden (durch kräftige Anhebung der Tarife für Einzelfahrkarten) bei der Bahnbenutzung durch eine Tarifreform selektiv schlechter gestellt werden?

- *Welche tariflichen Anreize für Bahn-Stammkunden einerseits und umsteigwillige Gelegenheitskunden andererseits wollen Sie bis zum Ende der Gesetzgebungsperiode noch umsetzen bzw. unterstützen?*

Ich bin von den Österreichischen Bundesbahnen von der geplanten Tarifreform grundsätzlich informiert worden. Bezüglich der im Detail geplanten Maßnahmen darf ich darauf hinweisen, dass die ÖBB ein eigenständiges Unternehmen sind, das seine Tarife nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu kalkulieren hat.

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 Frage 4:

- *Was haben Sie diesbezüglich im Rahmen zB Ihrer Zuständigkeit nach dem Eisenbahnbeförderungsgesetz konkret unternommen?*

Das geltende Eisenbahnbeförderungsgesetz sieht diesbezüglich kein konkretes Eingriffsinstrument vor.



Zu Frage 7:

- *Zwar wurde die Möglichkeit der behördlichen Anordnung von Tarif- und Fahrplanänderungen 2010 aus § 22 Eisenbahngesetz entfernt, dennoch wird jedoch weiterhin auf etwas informelleren Wegen von Ihnen bzw. Ihren engen Mitarbeitern in diesem Sinn Einfluss genommen, kürzlich etwa dokumentierterweise auf die ÖBB-Fahrplangestaltung in bestimmten Regionen Niederösterreichs. Werden Sie daher auch in tariflichen Angelegenheiten entsprechend intervenieren bzw. intervenieren lassen, zB zugunsten von Stammkunden/Vorteilscard-Inhabern oder vom Auto abzuwerbenden Gelegenheitskunden? Wenn nein, warum nicht?*

Für die Erbringung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonenverkehr wurde am 3. Februar 2011 zwischen der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH und der ÖBB-Personenverkehrs AG ein Verkehrsdienstevertrag abgeschlossen. Dabei wurde von einer vormaligen überwiegenderen Tarifbestellung auf eine Leistungsbestellung umgestellt. Seitens des Bundes werden diese Leistungen durch die Festlegung des Angebots nach Strecken, heruntergebrochen auf Zugebene pro Bundesland bestellt und finanziert, daher ist jede Änderung der vom Bund bestellten Züge mit dem Bund abzustimmen.

Bezüglich der Tarifgestaltung darf ich – wie oben bereits angeführt – darauf hinweisen, dass die ÖBB ein eigenständiges Unternehmen sind, das seine Tarife nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu kalkulieren hat.

Zu Frage 9:

- *Welche Schritte sind insbesondere für eine bundesweit in möglichst allen öffentlichen Verkehrsmitteln gültige Netzkarte, nach dem Vorbild des erfolgreichen Schweizer General-Abo, wann vorgesehen?*

Auf meine Initiative wurde bei der gemeinsamen Sitzung mit den Landesverkehrsreferenten am 7. März 2012 das Konzept eines Modells einer österreichweiten, einheitlichen Rabattkarte für sämtliche öffentliche Verkehrsmittel nach dem Modell des Halbtax-Abo in der Schweiz behandelt. Dabei wurde die Interessensgemeinschaft Österr. Verkehrsverbände (IGV) mit der Weiterarbeit beauftragt, insbesondere mit der Durchführung von zwei Studien zu den Themen Kundenakzeptanz, zusätzliche Fahrgäste und Umsatzpotential bzw. der Prüfung der rechtlichen, organisatorischen und finanziellen Rahmenbedingungen.

Zu Frage 10:

- *Halten Sie es für rechtlich unproblematisch, dass Familien mit Kindern bei den ÖBB von einer eigenen „ÖBB-Österreichcard Familie“ profitieren können, Paare ohne Kinder hingegen weder diese noch eine vergleichbare andere Vergünstigung erhalten? Wenn ja, auf welcher Grundlage halten Sie dies für rechtlich unproblematisch?*

Die Einhaltung dieser Pflichten nach dem Eisenbahnbeförderungsgesetz obliegt dem Eisenbahnunternehmen.

Zu Frage 11:

- *Werden seitens der ÖBB § 11 Abs. 1 (Fahrplanbekanntmachung) und § 11 Abs. 3 (Fahrpreisaushang) des Eisenbahnbeförderungsgesetzes lückenlos eingehalten?*

Die Informationspflichten der ÖBB nach § 11 EBG werden eingehalten.

Die Fahrpläne werden gemäß den internationalen Anforderungen (UIC 413) erstellt und in jeder Verkehrsstation in definierten Flächen (Rahmen oder Vitrinen) veröffentlicht.

Zu Frage 12:

- *Werden Sie dem Nationalrat einen Vorschlag für die Bereinigung des Eisenbahnbeförderungsgesetzes um überholte, anderen Bundesgesetzen widersprechende Regelungen (zB § 24 Abs. 1) übermitteln, wenn ja bis wann, wenn nein warum nicht?*

Ein begutachtungsreifer Entwurf zu einer Anpassung des Eisenbahnbeförderungsgesetzes wurde vom bmvit ausgearbeitet und ist Bestandteil des Reformvorhabens zur Weiterentwicklung der Fahrgastrechte. Der Gesetzesentwurf liegt derzeit im BMF, dessen Zustimmung zur Begutachtungsversendung noch aussteht.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Doris Bures'.