



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 18064/5-4/1995

XIX. GP.-NR

397 /AB

1995 -03- 2 0

ANFRAGEBEANTWORTUNG
betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Dr. Haider und Kollegen vom 17.1.1995,
Zl. 360/J-NR/1995, "Unverständliche Fahrzeug-
Beschaffungspolitik der ÖBB"

zu

360 /J

Einmal mehr möchte ich hier festhalten, daß die Beschaffung von Fahrmaterial in den operativen Bereich des Unternehmens ÖBB fällt und daher auch ausschließlich in die Verantwortung der zuständigen Unternehmensorgane. Da aber in Ihrer Anfrage auch direkt an mich gerichtete Fragen enthalten sind wurde die Stellungnahme der ÖBB der besseren Verständlichkeit halber eingearbeitet. Die ÖBB legen jedenfalls Wert auf die Feststellung, die Fahrzeugbeschaffungspläne des Unternehmens nicht mit dem Ziel der Beeinflussung von Wahlen zu erstellen. Aufgrund des Bundesbahngesetzes (BBG) 1992 und dessen Auftrag zur Führung der ÖBB als kommerziell orientiertes Unternehmen wird der Einsatz sämtlicher Investitionsmittel auf deren Wirtschaftlichkeit (unter Beachtung der weiteren Vorgaben des BBG 1992) besonders eingehend beurteilt. Diese hohen finanziellen Aufwendungen dienen auch nicht dazu, entsprechend den Plänen der Fahrzeugindustrie eingesetzt zu werden, sondern erfolgen zur Erzielung der höchstmöglichen Rentabilität für die Firma ÖBB in allen Bereichen und Beachtung der sich ständig ändernden Markterfordernisse des Personen- und Güterverkehrs.

So vollzieht sich auch die Führung der Firma ÖBB unter den Vorgaben eines modernen Projektmanagements. In der einschlägigen Literatur ist nachzulesen, daß bei Erkennen eindeutiger Merkmale ein Projektsabbruch als Instrumentarium zur Verhinderung eines verlorenen finanziellen Aufwandes (beispielsweise wurden Anschlußbestellungen nicht mehr vorgenommen) durchzuführen ist.

- 2 -

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Ist es richtig, daß die ÖBB im ersten Halbjahr 1994 konkret mit der heimischen Eisenbahnfahrzeugindustrie über die Beschaffung verschiedener Fahrzeuge um Milliardenbeträge verhandelten?"

Ja.

Zu den Fragen 2 und 3:

"Ist es richtig, daß auch Sie in der Öffentlichkeit - vor der Nationalratswahl - die Beschaffung von diversen Fahrzeugen, insbesondere Doppelstock - Nahverkehrswagen und deren Fertigung bei Jenbacher und SGP ankündigten?"

Aufgrund welcher Kompetenztatbestände haben Sie dies getan, zumal sie stets - zweifellos auch in der Präambel der Beantwortung zu dieser Anfrage - darauf hinweisen, daß es sich bei Fahrzeugbeschaffungen eigentlich um operative Entscheidungen des ÖBB-Bereiches 'Absatz' handelt?"

Ich gab nur vorliegende Informationen des ÖBB-Generaldirektors weiter.

Zu den Fragen 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12 und 14:

"Ist es richtig, daß nun ein Großteil dieser Beschaffungspläne gestrichen wurde?"

Existiert ein längerfristiges Beschaffungsprogramm für Fahrzeuge der ÖBB?

Wenn nein, warum nicht und halten Sie es für sinnvoll, Milliardeninvestitionen derart kurzfristig zu planen und wann wieder zu verwerfen?

Wenn ja, warum kann es binnen weniger Wochen zu derart massiven Veränderungen kommen und welche Investitionen sind in diesem Programm im Detail für dieses und die nächsten Jahre vorgesehen?

Welche Gründe sind für die massiven Streichungen im noch im ersten Halbjahr vorgesehenen Investitionsprogramm maßgeblich?

Ist es richtig, daß nun doch die drei, seinerzeit auf politischen Wunsch des Verkehrsministers bestellten Prototyplokomotiven der Reihe 1012 beschafft werden?

Ist es insbesondere richtig, daß diese nur deshalb beschafft werden, weil - infolge der Fixbestellung - eine Anpassung an die tatsächlichen Anforderungen des Betriebs - es gibt bekanntlich nur wenige Kilometer Strecke in Österreich, die mit 200 km/h befahren werden können und auf der daher eine solche Lokomotive sinnvollerweise eingesetzt werden könnte - bzw. eine Stornierung praktisch nicht mehr möglich war?

Ist es richtig, daß diese Fahrzeuge mit rund 100 Mio. S pro Stück etwa das Doppelte der derzeit laufend ausgelieferten Reihe 1044 kosten?

Ist es richtig, daß nach derzeitigem Stand die Reihe 1014 - Stückpreis 63 Mio. S - mangels eines geeigneten Einsatzgebietes - sie sind wesentlich schwächer als die bewährten, nur 52 Mio. S teuren 1044 und der geplante grenzüberschreitende Verkehr kommt nicht im entsprechenden Ausmaß zustande - nicht weiterbeschafft wird?"

- 3 -

Im Rahmen der Neuformulierung der Geschäftspolitik der ÖBB im Personen- und Güterverkehr wird derzeit das mittel- und langfristige Fahrpark-Beschaffungsprogramm, das in die Kompetenz der ÖBB-Organen fällt, überarbeitet.

Zu Frage 9:

"Welche Fahrzeugtypen in jeweils welcher Zahl wurden in diesem Jahr beschafft?"

Im laufenden Kalenderjahr wurden bis jetzt

- 2 Elektrolokomotiven der Reihe 1044
- 2 Normalspur-Diesellokomotiven der Reihe 5047
- 1 Schmalspur-Diesellokomotive der Reihe 5090
- 8 Reisezugwagen

geliefert.

Zu Frage 13:

"Halten Sie im Hinblick auf die gebotene Sparsamkeit im Umgang mit öffentlichen Mitteln derartige Beschaffungswünsche von Prestigefahrzeugen - diese Fahrzeuge wurden seinerzeit mit großem medialem Aufwand vom Verkehrsminister als die erste Serien - Schnellfahrlokomotive Österreichs vorgestellt - für vertretbar?"

Die Fahrparkbeschaffung der ÖBB erfolgt aus dem Budget des Absatzbereiches der ÖBB und nicht aus dem Bundesbudget.

Zu Frage 15:

"Ist es richtig, daß ein Großteil der 18 vorhandenen Fahrzeuge dieser Baureihe in einem ziemlich ungeeigneten Einsatzgebiet, nämlich dem schweren Güterverkehr, eingesetzt wird, obwohl diese ausdrücklich für leichte und schnelle internationale Personenzüge, speziell in die östlichen Nachbarländer mit 25 kV/50Hz - Stromsystem konstruiert wurde?"

Die ÖBB teilen mir mit, daß die bestehende Serie von 18 Lokomotiven der Baureihe 1014 durchwegs in den dafür vorgesehenen Einsatzgebieten im grenzüberschreitenden Verkehr mit den Ungarischen Staatsbahnen bzw. Tschechischen Bahnen (CD) verwendet wird. In diesen Einsatzbereich fällt auch die Bespannung eines schweren Kohlen-Ganzzuges ab Breclav (CD: 25 kV, 50 Hz), wobei dieser Zug zur Verminderung der Triebfahrzeugführer- und Lokmanipulationskosten ohne weiteren Lokomotivwechsel durchgehend bis zum Bestimmungsbahnhof Werndorf bespannt wird.

- 4 -

Zu Frage 16:

"Ist es richtig, daß für das seinerzeit genannte dritte geplante Einsatzgebiet der 'leichten' Variante dieser Baureihe, 1114, die Fahrt mit Wagenkastenneigungszügen, bislang noch nicht einmal Probefahrten stattgefunden haben, obwohl derartige Fahrzeuge wiederholt in Österreich anwesend waren?"

Die meßtechnische Auswertung dieser Versuche erforderte die Anfertigung eigener Meßachsen, wofür ein entsprechender Zeitbedarf erforderlich war.

Es werden demnächst mit den zwei Lokomotiven 1114.017 und 1114.018 Versuchsfahrten mit erhöhter Querbeschleunigung stattfinden, was für die Fahrt mit Wagenkastenneigungszügen unbedingt erforderlich ist. Die Entwicklung modernerer Projekte für die Wagenkasten-Neigungstechnik als die bisher in Österreich vorgeführten Systeme werden derzeit untersucht.

Zu Frage 17:

"Ist es richtig, daß die zur Zeit in Auslieferung befindlichen Verschubloks Reihe 1163 bislang wegen ernster technischer Probleme nicht planmäßig eingesetzt werden konnten und deshalb die ursprünglich geplante Anschlußbestellung bisher unterblieb, obwohl sie bereits zum Ersatz älterer Fahrzeuge benötigt würden?"

Die technischen Probleme wurden seitens der Lieferfirma behoben. Die erforderlichen laufenden technischen Abnahmemessungen sind eingeleitet.

Zu Frage 18:

"Ist es richtig, daß sich bereits die Auslieferung dieser Fahrzeuge auch deshalb massiv verzögert hat, weil Zulieferer (Lokrahmen) aus einem tschechischen Siemens-Konzernbetrieb zunächst unbrauchbar waren?"

Der erste bei den Skoda-Werken gefertigte Lokomotivrahmen konnte wegen zu großen Maßabweichungen leider nicht mehr verwendet werden. Die weiteren Lokomotivrahmen wurden allerdings nicht mehr beanstandet. Die Verzögerung der Fertigung der Lokomotivserie betrug dadurch etwa 1/3 Jahr.

Zu den Fragen 19, 28 und 29:

"Halten Sie es für vertretbar, in Österreich mit dem Hinweis auf die Sicherung heimischer Arbeitsplätze Aufträge an die Fahrzeugindustrie zu vergeben, wenn dann wesentliche Teile tatsächlich im Ausland gefertigt werden?"

Halten Sie es angesichts dieser zahlreichen, exemplarisch zu verstehenden Ungereimtheiten und Mißstände für vertretbar, die Beschaffungspolitik der ÖBB so wie bisher weiterzuführen?

Welche Maßnahmen werden Sie - als zumindest in Gestalt der Ankündigungen nach wie vor Beteiligter - setzen, daß nicht weiterhin die Beschaffungen durch eine Kombination von politischen Wünschen, Wünschen der Fahrzeugindustrie und Zufällen anstelle einer zielorientierten Planung bestimmt werden?"

- 5 -

Die Fahrzeugbeschaffung obliegt den Organen der ÖBB, der Fahrzeugkomponenteneinkauf der Fahrzeugindustrie obliegt den Organen dieser Industrie

Zu Frage 20:

"Ist es richtig, daß die 5 sündteuren Exemplare der vom seinerzeitigen Verkehrsminister Streicher 'erfundenen' Brennerlok 1822 bis heute nicht in der vorgesehenen Form eingesetzt werden können, weil technische Probleme trotz jahrelanger Bemühungen nicht gelöst werden konnten und die Fahrzeuge in Italien nicht planmäßig eingesetzt werden dürfen?"

Thermische Überbeanspruchungen und Resonanzerscheinungen an den Laufflächen der Räder hängen mit der hohen Ausnutzung des Haftwertes zwischen Rad und Schiene im Zusammenwirken mit der Schleuderschutteinwirkung der Lokomotive zusammen. Es wird versucht, dieses typische Grenzleistungsproblem technisch ohne Reduktion der Anhängelast zu lösen. Grundsätzlich besteht jedoch kein Hindernis für den Einsatz dieser Lokomotiven für den geplanten Einsatz auf der Brennerstrecke. Die Zulassung durch die Italienischen Staatsbahnen fehlt allerdings noch immer, weshalb der planmäßige grenzüberschreitende Verkehr nicht durchgeführt werden kann.

Zu Frage 21:

"Welche Lösungen werden für die nun nicht abgedeckten Einsatzaufgaben dieser für den Brennertransit erforderlichen Lokomotiven längerfristig angestrebt, zumal die derzeit üblichen Tandembespannungen mit Reihe 1044.2 und Lokwechsel am Brenner zweifellos eine suboptimale Lösung darstellen?"

Das hinkünftige Traktionsmodell für die Züge des Brennertransitverkehrs hat sich vor allem an der Entwicklung des Verkehrsaufkommens, der Bereitschaft von DB und FS zur Kooperation beim grenzüberschreitenden Lokomotiveinsatz sowie an den zukünftigen betrieblichen Möglichkeiten im Grenzbahnhof Brennero/Brenner zu orientieren.

Für einen effizienten Loklanglauf zwischen München und Verona würden die ÖBB jedoch jedenfalls weit mehr, als die derzeit vorhandenen fünf Mehrsystemlokomotiven der Baureihe 1822 benötigen.

Zu Frage 22:

"Welche Pönalregelungen für verspätete Lieferung bzw. Probleme bei der Inbetriebnahme wurden seitens der ÖBB mit der Fahrzeugindustrie abgeschlossen und in welchen Fällen wurden diese bisher in jeweils welchem Umfang wirksam?"

Grundsätzlich werden in allen Fahrzeug-Bestellverträgen (ausgenommen Prototyp -Ausfüh

- 6 -

rungen) Pönalebestimmungen aufgenommen und bei Zutreffen schuldhafter Verzögerungen durch die Lieferfirmen zur Anwendung gebracht.

Unter Bedachtnahme auf internationale Regelungen beträgt das Tagespönale den 60. Teil von 5 % des Bestellwertes eines Fahrzeuges mit dem Höchstausmaß von 60 Kalendertagen pro Fahrzeug.

So wurden im Zuge der Fahrzeugbestellungen für den Neuen Austrotakt - NAT 91 ca. 41,5 Mio S an Pönaleverpflichtungen abgerechnet.

Zu Frage 23:

"In wievielen Fällen und jeweils welchem Umfang wurden an die Industrie Zahlungen für Entwicklungskosten für letztlich nicht gebaute Fahrzeuge geleistet, wie dies etwa im Fall der 'Pendolino' Reihe 4012 an die Firma Fiat mit zweistelligen Millionenbeträgen geschehen ist?"

Von den ÖBB wurden bisher keine Entwicklungskosten für nicht gebaute Fahrzeuge geleistet. Die Zahlungen an die Firma FIAT im Rahmen des Projektes "Pendolino" beruhten auf Forderungen aus der Koordinationsvereinbarung über die Zusammenarbeit aller beteiligten Firmen und waren an nachweislich erbrachte Leistungen gebunden.

Zu Frage 24:

"Ist es richtig, daß die modernen Verschublokomotiven, also insbesondere die Reihen 1063, 1163, 1064 und 2048 zwar Einrichtungen zur Fernsteuerung von einem mobilen Fahrpult besitzen, diese aber - mit Ausnahme des Rollbergbetriebes auf Großverschiebebahnhöfen - nicht genutzt werden, weil man an dem Prinzip, 'auf der Lok muß ein Lokführer sein', festhält?"

Die ÖBB prüfen diese Rationalisierungsmöglichkeit bereits. So läuft derzeit zur Erprobung der Verschublokomotiven-Fernsteuerung (von einem mobilen Steuerpult) ein Versuchsbetrieb mit einer entsprechend ausgerüsteten Lokomotive.

Zu Frage 25:

"Sind hierfür Einsprüche der Aufsichtsbehörde wegen etwaiger Sicherheitsbedenken maßgeblich und wenn ja, warum ist dann der Betrieb von unbemannten Verschubrobotern bei diversen Anschlußbahnen problemlos möglich?"

Funkferngesteuerte Verschublokomotiven wurden nicht nur bei Anschlußbahnen sondern auch bei Privatbahnen bereits genehmigt.

- 7 -

Zu den Fragen 26 und 27:

"Ist es richtig, daß die für Einmann-Betrieb eingerichteten Triebwagen der Reihe 5047 nach wie vor teilweise mit Zugsführer betrieben werden?"

Bestehen seitens der Aufsichtsbehörde unüberwindliche Probleme hinsichtlich eines Einmannbetriebs in diesen Bereichen, wenn ja, welche?"

Die Triebwagen der Baureihen 5047/5147 erfüllen alle notwendigen Sicherheitsanforderungen, um auf allen Strecken nur mit dem Triebfahrzeugführer alleine fahren zu können. Auf Nebenbahnen gelangt diese Betriebsform auch zumeist zum Einsatz. Auf Hauptstrecken ist derzeit ein derartiger Betrieb nur mit Ausnahmegenehmigungen möglich, wobei allerdings zu berücksichtigen ist, daß dort der dem Triebfahrzeugführer übertragene Fahrkartenverkauf aufgrund der größeren Fahrgastfluktuation und der Frequenz nicht immer möglich ist.

Wien, am 17. März 1995

Der Bundesminister

