

**XIX. GP-NR**  
**Nr. 360 IJ**  
**1995 -01- 17**

# A N F R A G E

der Abgeordneten Haider, Rosenstingl und Kollegen

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

betreffend: Unverständliche Fahrzeug-Beschaffungspolitik der ÖBB

In den vergangenen Jahren wurden im Bereich des rollenden Materials der ÖBB gewaltige Investitionen getätigt. Leider stellt sich immer öfter heraus, daß die gelieferten Fahrzeuge schlecht oder überhaupt nicht beziehungsweise erst nach jahrelangen Umbauten verwendbar sind. Das Fiasko um die immer noch nicht voll einsetzbare 'Brennerlok 1822' ist hierfür nur ein Beispiel, zur Zeit werden – nach langen Verzögerungen infolge fehlerhafter Zulieferteile aus dem tschechischen Siemens-Konzernbetrieb – Loks der neuen Reihe 1163 ausgeliefert, die ebenfalls nicht einsetzbar sind.

Häufig werden dann, wenn diese Fahrzeuge endlich funktionieren, die dadurch möglichen Rationalisierungsreserven nicht ausgeschöpft, etwa verkehren zahlreiche Einmann-Fahrzeuge unverständlichweise weiterhin im Zweimannbetrieb und wird die Fernsteuermöglichkeit von Verschubloks nicht bzw. nur im Sonderfall Rollbergbetrieb angewendet.

Andererseits bewegen sich die Anschaffungskosten in teilweise astronomischer Höhe, sodaß sich die Frage erhebt, nach welchen Gesichtspunkten hier Bestellungen getätigt wurden bzw. werden: ein starkes Indiz dafür, daß hier nicht nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten vorgegangen wird, stellt auch die Tatsache dar, daß in Vorwahlzeiten – auch und gerade vom Verkehrsminister – immer wieder die Beschaffung diverser Fahrzeuge, etwa von Nahverkehrs-Doppelstockgarnituren, bei den notleidenden heimischen Lieferanten – konkret angesprochen waren Jenbacher und SGP – angekündigt wurden.

Nun, nach der Wahl stellte sich dann heraus, daß der verantwortliche Generaldirektor Draxler zunächst keinerlei Interesse an einer solchen Beschaffung (Kosten rund 700 Mio.S) hatte. Mittlerweile wurde zwar eine Ausschreibung – international – durchgeführt, inwieweit diese Fahrzeuge dann tatsächlich, so wie vom Verkehrsminister versprochen, in Österreich gebaut werden können, steht natürlich in den Sternen. Ebensowenig wird die erwartete Weiterbestellung von Lokomotiven im Wert von rund 1,6 Mrd.S, über die noch im Juni intensiv – vor der Wahl – verhandelt wurde, stattfinden. Die Industrie erhält daher – entgegen den Vorwahlversprechen – keine bzw. weniger Aufträge.

Nun ist es ja völlig richtig, unter den katastrophalen finanziellen Bedingungen der ÖBB zunächst nur die notwendigsten und unmittelbaren Erfolg versprechenden Investitionen zu tätigen und nicht etwa die zu Apothekerpreisen produzierende Fahrzeugindustrie – so wie in der Vergangenheit – zu subventionieren. Es kann aber nicht angehen, daß die immer noch staatlichen ÖBB mit politischer Rückendeckung vor den Wahlen Beschaffungsprogramme erstellen und verhandeln, die nachher storniert bzw. nicht weiterverfolgt werden und so nicht nur den Wähler täuschen, sondern auch die Planung der ohnedies notleidenden Fahrzeugindustrie massiv stören.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nachstehende

### Anfrage:

1. Ist es richtig, daß die ÖBB im ersten Halbjahr 1994 konkret mit der heimischen Eisenbahnfahrzeugindustrie über die Beschaffung verschiedener Fahrzeuge um Milliardenbeträge verhandelten?
2. 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?
3. 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?
4. Ist es richtig, daß nun ein Großteil dieser Beschaffungspläne gestrichen wurde?
5. Existiert ein längerfristiges Beschaffungsprogramm für Fahrzeuge der ÖBB?
6. Wenn nein, warum nicht und halten Sie es für sinnvoll, Milliardeninvestitionen derart kurzfristig zu planen und dann wieder zu verwerfen?
7. 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?
8. Welche Gründe sind für die massiven Streichungen im noch im ersten Halbjahr vorgesehenen Investitionsprogramm maßgeblich?

9. Welche Fahrzeugtypen in jeweils welcher Zahl wurden in diesem Jahr beschafft
10. Ist es richtig, daß nun doch die drei, seinerzeit auf politischen Wunsch des Verkehrsministers bestellten Prototyplokomotiven der Reihe 1012 beschafft werden?
11. 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 Stormierung praktisch nicht mehr möglich war?
12. Ist es richtig, daß diese Fahrzeuge mit rund 100 Mio.S pro Stück etwa das Doppelte der derzeit laufend ausgelieferten Reihe 1044 kosten?
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 – Schnellfahrlok Österreichs vorgestellt – für vertretbar?
14. 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?
15. Ist es richtig, daß ein Großteil der 18 vorhandenen Fahrzeuge dieser Baureihe in einem ziemlich ungünstigen 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?
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?
17. Ist es richtig, daß die zur Zeit in Auslieferung befindlichen Verschubbloks 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?

18. Ist es richtig, daß sich bereits die Auslieferung dieser Fahrzeuge auch deshalb massiv verzögert hat, weil Zulieferteile (Lokrahmen) aus einem tschechischen Siemens-Konzernbetrieb zunächst unbrauchbar waren?
19. 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?
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?
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?
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?
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?
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?
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?
26. Ist es richtig, daß die für Einmann-Betrieb eingerichteten Triebwagen der Reihe 5047 nach wie vor teilweise mit Zugsführer betrieben werden?

27. Bestehen seitens der Aufsichtsbehörde unüberwindliche Probleme hinsichtlich eines Einmannbetriebs in diesen Bereichen, wenn ja, welche?
28. Halten Sie es angesichts dieser zahlreichen, exemplarisch zu verstehenden Ungereimtheiten und Mißstände für vertretbar, die Beschaffungspolitik der ÖBB so wie bisher weiterzuführen?
29. 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?