



**II-2897 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode**

REPUBLIC ÖSTERREICH  
DER BUNDESMINISTER FÜR  
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

Pr. Zl. 5905/45-4-91

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
Tel. (0222) 711 62-9100  
Teletex (232) 3221155  
Telefax (0222) 713 78 76  
DVR: 009 02.04

1135 IAB

1991 -07- 15

zu 1056 IJ

**ANFRAGEBEANTWORTUNG**

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Mag. Kukacka und Kollegen vom 14. Mai 1991,

Nr. 1056/J-NR/1991, "Ausschreibung und Ver-

gabe der Pachtverträge für die ÖBB-Speisewagen"

Einleitend ist festzustellen, daß die ÖBB aufgrund internationaler Abkommen nur für einen Teil der Speisewagenläufe die Bewirtschaftung vergeben können, da auch andere Bahnverwaltungen internationale Speisewagenläufe in Österreich vergeben (MAV, DB, PKP DR, SJ, CSD).

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Wie lautet der Ausschreibungstext für die Vergabe der Speisewagenpachten seitens der ÖBB?"

Der Anzeigentext lautete wie folgt:

"Interessentensuche

Die ÖBB beabsichtigen ab Mitte 1991, eine Neuorientierung der Bewirtschaftung der Züge vorzunehmen. Hierzu werden befugte Interessenten mit entsprechender Kapazität und Bonität gesucht, die in der Lage sein müssen, einen marktkonformen, dem ÖBB-Anforderungsprofil qualitativ entsprechenden und kosten-günstigen Verpflegungsservice in den Zügen zu bieten.

Nähere Bedingungen mit Ausgangsprämissen und Aufgabenbeschreibung können ab sofort bei der Verkaufsdirektion der ÖBB, Arbeitsgebiet 4.2, Gauermannngasse 2-4, 1010 Wien, schriftlich angefordert werden.

- 2 -

An der Übernahme der Bewirtschaftung der Züge interessierte Bewerber werden eingeladen, unter Angabe entsprechender Referenzen ihre detaillierten Vorstellungen bis spätestens 18. Jänner 1991 bei der Verkaufsdirektion der ÖBB, Arbeitsgebiet 4.2, Anschrift wie oben, schriftlich bekanntzugeben. In Frage kommende Bewerber werden von den ÖBB zu weiterführenden Gesprächen eingeladen.

Die gegenständliche Interessentensuche unterliegt nicht den Bestimmungen der ÖNORM A 2050."

Jedem Interessenten wurden auf Anfrage Unterlagen zur Verfügung gestellt, aus denen klar ersichtlich war, daß eine Bewerbung einerseits für das Gesamtpaket der fahrenden Restaurationsdienste, andererseits für einzelne wagenumlauf-orientierte Bewirtschaftungspakete möglich war.

Zu Frage 2:

"Mit welchen Bewerbern wurden konkrete Bewerbungsgespräche geführt?"

Mit folgenden Bewerbern wurden konkrete Gespräche geführt:

- Fa. Tomberger
- P. Dussmann Ges.m.b.H.
- MAV Utasellato
- DSG
- Stock Holidays und
- ISTG

Zu Frage 3:

"Welche Bewerber mußten ausgeschieden werden, weil sie den in der Ausschreibung geforderten Ansprüchen nicht Rechnung trugen?"

- 3 -

### Die Bewerber

- Fa. Dr. Ennemoser und
- River Side Bakery

mußten ausgeschieden werden, da die Anforderungen nicht erfüllt wurden.

### Zu den Fragen 4, 5, 6 und 7:

"Welche Gründe waren für die neuerliche Verpachtung aller Speisewagen an die ISTG maßgeblich?

Wie ist es in Einklang zu bringen, daß es die ursprüngliche Absicht der ÖBB war, durch Vergabe der Speisewagenpachten an mehrere Bewerber für Konkurrenz zu sorgen und der ÖBB-Verkaufsdirektor die alleinige Vergabe an die ISTG nun mit der Aussage begründet, daß den ÖBB bei der Vergabe keine andere Wahl blieb, weil die ISTG der einzige Bewerber war, der sich um die gesamten fahrenden Restaurantdienste und nicht nur für einzelne Relationen bemühte?

Wie ist diese eben zitierte Aussage des ÖBB-Verkaufsdirektors mit der Tatsache in Einklang zu bringen, daß die ÖBB beabsichtigten, die ab 1992 eingesetzten 18 neuen Speisewagen an jetzt nicht berücksichtigte Bewerber zu vergeben?

Welcher sachliche Zusammenhang besteht zwischen der Nichtauslieferung von 18 neuen Speisewagen im Jänner 1992 und der von ÖBB-Generaldirektor Übleis behaupteten Notwendigkeit, aus diesem Grund die 120 existierenden Speisewagen wieder an die ISTG zu vergeben?"

Für das Gesamtpaket der fahrenden Restaurationsdienste hat sich nur die ISTG beworben. Für einzelne wagenumlauf-orientierte Pakete haben sich 5 weitere Interessenten angeboten. Da zum Einführungstermin des NAT 91 mit 2. Juni 1991 kein einziger der bestellten 18 Neubau-Speisewagen von der Industrie zur Verfügung gestellt wurde, und somit eine geordnete Speisewagenstellung - einschließlich der notwendigen Reservewagen für mehrere Betreiber - nur in sehr eingeschränktem Umfang möglich war, konnte neben der ISTG nur ein weiterer Bewerber berücksichtigt werden. Die Vergabe weiterer wagenumlauforientierter Pakete an andere Bewerber mußte daher - wie mir die ÖBB versicherten - bis nach dem

- 4 -

Zeitpunkt der abgeschlossenen Auslieferung der 18 bestellten Neubau-Speisewagen verschoben werden. Ich habe die ÖBB angewiesen, daß der Wettbewerb der Bewirtschaftungsanbieter soweit als möglich ausgenützt wird.

Die zitierte Aussage des ÖBB-Verkaufsdirektors deckt sich so mit vollinhaltlich mit dem gegebenen Sachverhalt. Demnach wurden ab Sommerfahrplan 1991 157 Dienste an die ISTG und 4 Dienste an die Fa. Stock Holidays übertragen. Insgesamt stehen derzeit 102 Speisewagen- und Buffetwagen im Einsatz.

Zu Frage 8:

"Wie hoch waren die von der ÖBB abgedeckten jährlichen Verluste der ISTG seit 1980?"

Für die Jahre 1980 bis 1989 wurden mit der ISTG - entsprechend den vertraglichen Regelungen - insgesamt Verluste in der Höhe von 167,7 Mio S (ohne Mehrwertsteuer) von den ÖBB abgerechnet. Die Abrechnung für 1990 ist noch offen.

Zu Frage 9:

"Wie hoch werden bei den ÖBB die jährlich abzudeckenden Verluste der ISTG während der Vertragsdauer der neuen Pachtverträge erwartet?"

Auf Basis des derzeitigen Bewirtschaftungsumfanges wird für die Fahrplanperiode 1991/92 der mit der ISTG abzurechnende Verlust mit 90 Mio S prognostiziert.

Die nach Vorliegen entsprechender Erfahrungswerte über die Kundenakzeptanz geplante Anpassung des Bewirtschaftungsumfanges lässt ein Absinken der vorläufig prognostizierten Verluste erwarten.

- 5 -

Zu den Fragen 10 und 11:

"Können Sie eine konkrete Einflußnahme der Eisenbahnergen-  
werkschaft bzw. der ÖBB-Personalvertretung auf die neuerliche  
Vergabe der Pachtverträge für die ÖBB-Speisewagen an die ISTG  
ausschließen?"

Wenn nein, durch wen erfolgte diese Einflußnahme bei ÖBB-  
Generaldirektor Dr. Übleis und bei Ihnen?"

Mir ist keine Einflußnahme bekannt.

Zu den Fragen 12 und 13:

"Haben andere Bewerber als die Wagons Lits seitens der ÖBB die  
Abdeckung von Verlusten verlangt?"

Wenn nein, welche Gründe waren für die ÖBB dafür maßgeblich,  
daß die Vergabe nicht an die Bestbieter erfolgte?"

Ja, z.B. die DSG.

Zu Frage 14:

"Welche konkreten Zugsverbindungen, die derzeit über einen  
Speisewagendienst verfügen, hätten im Falle einer Vergabe der  
Pachtverträge an andere Unternehmen als die ISTG nicht mehr  
mit einem Speisewagendienst versorgt werden können?"

Nach dem für den NAT 91 erstellten Marketingkonzept wurde die  
Bewirtschaftung von 161 Zügen ausgeschrieben.

Die Summe der Züge jener wagenumlauforientierter Pakete, für  
die sich andere Interessenten als die ISTG beworben haben,  
beträgt 64. Aufgrund der international fixierten Speise-  
wagenläufe, die nicht nur zugpaarweise sondern paketweise  
(Rotationsläufe) erfolgen, können viele Speisewagenläufe nur  
von größeren Firmen bewirtschaftet werden.

Darüberhinaus wären ab dem Sommerfahrplan 1991 97 Züge ohne  
Bewirtschaftung, wenn die Bewirtschaftung nicht von der ISTG  
übernommen worden wäre.

- 6 -

Aufgrund dieser fiktiven Rechnung hätten vor allem Züge auf der Südbahn und auf den Verbindungsstrecken zur Westbahn nicht versorgt werden können.

Wien, am 12. Juli 1991

Der Bundesminister

