

II-1932 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 10561J

1991-05-14

A n f r a g e

der Abgeordneten Mag. Kukacka
und Kollegen
an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr
betreffend Ausschreibung und Vergabe der Pachtverträge für
die ÖBB-Speisewagen

Das Wirtschaftsmagazin Trend berichtet in der Ausgabe vom Mai 1991 über Ausschreibung und Vergabe der Pachtverträge für die ÖBB-Speisewagen. Es ist eine bekannte und immer wieder kritisierte Tatsache, daß das Speisewagenservice bei den Österreichischen Bundesbahnen sowohl bei der Qualität der angebotenen Speisen als auch beim Preis dieser Speisen und beim Service Mängel aufweist. Die Absicht, mehr Konkurrenz im Speisewagenbereich zuzulassen und auf diese Weise eine Angebotsverbesserung einzuleiten, kann daher nur begrüßt werden. Eine Neuvergabe der Pachtverträge für die ÖBB-Speisewagen ist auch deshalb besonders wichtig, weil beim bisherigen Pächter jährlich die Verluste seitens der ÖBB in Höhe von zweistelligen Millionenbeträgen abzudecken sind. Aufgrund des Ausschreibungsverfahrens haben sich mehrere Unternehmen um die Pachtverträge beworben, die aufgrund ihrer Größe und gastronomischen Erfahrungen eindeutig in der Lage gewesen wären, dem Ziel einer Angebotsverbesserung bei gleichzeitiger Vermeidung von Verlustübernahmen Rechnung zu tragen. Trotzdem wurde der Vertrag wieder mit Wagons Lits abgeschlossen und die übrigen Bewerbungen blieben unberücksichtigt. Die im Trend-Bericht wiedergegebenen Aussagen von hochrangigen ÖBB-Vertretern, warum es zu dieser Vergabe gekommen ist, sind in sich widersprüchlich und nicht schlüssig. So wird etwa ÖBB-Verkaufsdirektor Dr. Sittler mit der wörtlichen Aussagen zitiert: "Uns blieb ja keine andere Wahl. Die ISTG war wieder der einzige Bewerber um die gesamten fahrenden Restaurantdienste und nicht nur auf

- 2 -

einzelnen Relationen." Im Schlußsatz der Trend-Geschichte wird jedoch mitgeteilt, daß die Bahn jenen Bewerbern, die jetzt nicht berücksichtigt wurden, Hoffnungen macht, daß diese bei 18 neuen Speisewagen, die ab 1992 eingesetzt werden sollen, einsteigen dürfen. Der Widerspruch zur Aussage von Verkaufsdirektor Dr. Sittler ist offensichtlich. Weiters wird unter Bezugnahme auf Aussagen von Generaldirektor Übleis in der Trend-Geschichte mitgeteilt, daß die ÖBB die Speisewagenpacht deshalb an Wagons Lits neuerlich vergeben mußte, weil 18 neue Speisewaggons nicht rechtzeitig bis Jänner dieses Jahres ausgeliefert werden konnten. Welcher Zusammenhang zwischen der Tatsache der Vergabe von 120 Speisewaggons an ein einzelnes Unternehmen und der Nichtauslieferung von 18 neuen Speisewaggons bestehen soll, wird allerdings nicht erklärt. Aber vielleicht wurde auch nur zuwenig genau recherchiert und eine einleuchtende Antwort auf diese Frage blieb uns deshalb vorenthalten. Die im Trend angestellte Vermutung, daß Eisenbahnergewerkschaft und Gewerkschaft bei Wagons Lits dafür gesorgt haben, daß Wagons Lits wieder den Zuschlag bekam, weil sonst 420 Mitarbeiter gekündigt werden müßten, ist schwer zu glauben, weil doch die Eisenbahnergewerkschaft wiederholt öffentlich angekündigt hat, daß sie sich aus der wirtschaftlichen Mitverwaltung der ÖBB in Zukunft heraushalten wird. Jedenfalls stellen die unterzeichneten Abgeordneten in diesem Zusammenhang an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende

A n f r a g e :

1. Wie lautete der Ausschreibungstext für die Vergabe der Speisewagenpachten seitens der ÖBB?
2. Mit welchen Bewerbern wurden konkrete Bewerbungsgespräche geführt?
3. Welche Bewerber mußten ausgeschieden werden, weil sie den in der Ausschreibung geforderten Ansprüchen nicht Rechnung trugen?

- 3 -

4. Welche Gründe waren für die neuerliche Verpachtung aller Speisewagen an die ISTG maßgeblich?
5. 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?
6. Wie ist diese eben zitierte Aussage des ÖBB-Verkaufsdirektors mit der Tatsache in Einklang zu bringen, daß die ÖBB beabsichtigen, die ab 1992 eingesetzten 18 neuen Speisewagen an jetzt nicht berücksichtigte Bewerber zu vergeben?
7. 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?
8. Wie hoch waren die von der ÖBB abgedeckten jährlichen Verluste der ISTG seit 1980?
9. Wie hoch werden bei den ÖBB die jährlich abzudeckenden Verluste der ISTG während der Vertragsdauer der neuen Pachtverträge erwartet?
10. Können Sie eine konkrete Einflußnahme der Eisenbahnergewerkschaft bzw. der ÖBB-Personalvertretung auf die neuerliche Vergabe der Pachtverträge für die ÖBB-Speisewagen an die ISTG ausschließen?

- 4 -

11. Wenn nein, durch wen erfolgte diese Einflußnahme bei ÖBB-Generaldirektor Dr. Übleis und bei Ihnen?
12. Haben andere Bewerber als die Wagons Lits seitens der ÖBB die Abdeckung von Verlusten verlangt?
13. Wenn nein, welche Gründe waren für die ÖBB dafür maßgeblich, daß die Vergabe nicht an die Bestbieter erfolgte?
14. Welche konkreten Zugverbindungen, 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?