

XXIV. GP.-NR

403 /J

09. Dez. 2008

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend elektronische Zugsicherungssysteme

Die ÖBB beabsichtigen ein elektronisches Zugsicherungssystem (ETCS) einzurichten, um die Sicherheit und Zugfolge optimieren zu können. Dieses System wird in zwei Ausführungen - als Level 1 mit Balisen und als Level 2 auf GSM-R-Basis - angeboten.

Die EU empfiehlt die letztere Variante. Anbieter wollen hingegen auch mit Level 1 ins Geschäft kommen und versuchen auf unterschiedlichen Wegen, dieses etwas veraltete System vorzuschlagen und darüber zu Vertragsabschlüssen zu kommen. Da es sich insgesamt um eine Milliarden-Investition handelt, könnten der Republik durch die Wahl eines unzweckmäßigen Systems, das absehbar in Kürze wieder umgerüstet werden müsste, ein erheblicher finanzieller Schaden erwachsen. Außerdem ist wie bei jeder großen Infrastruktur-Investition nicht auszuschließen, dass Korruption bei der Auswahl des Systems bzw. Anbieters eine Rolle spielen kann.

Mit der Vorlage des SPÖ-ÖVP-Regierungsprogramms im November 2008 hat dieses Thema zusätzlich an Aktualität gewonnen, wird darin zum Thema doch einerseits eine „schrittweise“ Einführung von ETCS postuliert, die von Lever-1-Anbietern durchaus als Unterstützung ihrer Absichten interpretiert werden könnte, andererseits werden für die Ausrüstung der Fahrzeuge zusätzliche finanzielle Zuschüsse des Bundes für „notwendig“ erklärt. Spätestens an diesem Punkt verdient die Nachhaltigkeit und kostenmäßige Gesamteffizienz dieser Entscheidung gesteigertes Augenmerk.

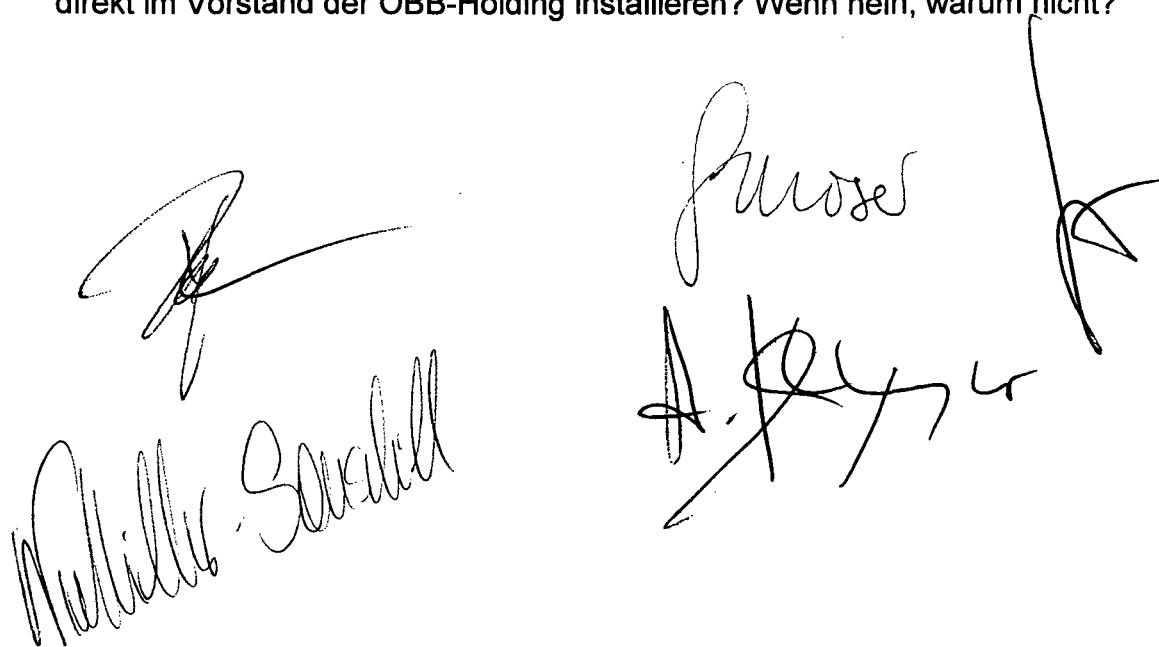
Nach den uns zugänglichen Informationen wurde bis jetzt nur ein Pilotprojekt nach Ungarn in Betrieb genommen, es sind also keinerlei unumkehrbare Tatsachen oder Vorentscheidungen gefallen, die einer finanziell maximal effizienten Lösung im Weg stehen könnten.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Welche Strecken werden derzeit mit dem ETCS betrieben?
2. Wie viele Lokomotiven verfügen derzeit über das elektronische Zugsicherungssystem?

3. Welches System (Level 1 oder Level 2) beabsichtigen die ÖBB im einzelnen zu installieren?
4. Auf welchen Strecken ist es bis wann geplant?
5. Aus welchen Gründen wählte man das System Level 1 oder Level 2?
6. Wie hoch werden sich die Kosten für die jeweiligen Strecken im einzelnen belaufen?
7. Wie hoch werden sich die Kosten für die Umrüstung der Fahrzeuge der ÖBB und der entsprechende laut Regierungsübereinkommen vorgesehene Bundes-Zuschuss belaufen?
8. In welcher Weise und in welchem Umfang werden dem Grundsatz der Diskriminierungsfreiheit entsprechend Zuschüsse zu den Kosten für die Umrüstung der Fahrzeuge anderer auf dem ÖBB-Netz tätiger Eisenbahnverkehrsunternehmen erfolgen?
9. Können Sie „monetäre geschäftliche Kontakte“ (Korruption) zwischen entscheidenden Personen zB in der Infrastruktur Betrieb AG und den Anbietern ausschließen?
10. Werden sie nach dem Vorbild der Deutschen Bahn eine Antikorruptionsstelle direkt im Vorstand der ÖBB-Holding installieren? Wenn nein, warum nicht?



The image shows three handwritten signatures in black ink. The top signature is 'R. Moser', the middle one is 'A. J. Kyryluk', and the bottom one is 'M. S. Sankar'.