

Mag. Andreas Reichhardt
Bundesminister

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

andreas.reichhardt@bmvit.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: BMVIT-10.000/0015-I/PR3/2019

16. Dezember 2019

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Hoyos-Trauttmansdorff, Kolleginnen und Kollegen haben am 5. November 2019 unter der **Nr. 39/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Spazierfahrten des ÖBB Cityjet Eco für ÖVP Wahlkampfszwecke gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Was war der Grund für diese Präsentationsfahrt?*
 - a. *Sofern diese Präsentationsfahrt zu Testzwecken erfolgte: wofür benötigt man derartige Testfahrten, wenn der Cityjet Eco ohnehin bereits im Testbetrieb unterwegs ist und wofür wurde dieser in Edlitz-Grimmenstein Politikern präsentiert?*

Der von Siemens Mobility und ÖBB entwickelte Triebwagen Cityjet eco, ist die CO₂ neutrale Lösung für den Einsatz auf nicht-elektrifizierten Strecken. Der Cityjet eco ist der erste zugelassene Batterie-Zug in Europa. Im Vergleich zu Dieselfahrzeugen kann der ÖBB Cityjet eco somit die wenigen, nicht-elektrifizierten Streckenabschnitte nahezu geräusch- und emissionslos bewältigen. Seit September 2019 bis voraussichtlich Ende August 2020 ist, bzw. wird der Cityjet eco in Niederösterreich, Oberösterreich, Salzburg und der Steiermark probeweise im Fahrgastbetrieb unterwegs sein. Er wird im Winter- wie im Sommerbetrieb umfassend getestet, und berücksichtigt geografische, witterungsbedingte Gegebenheiten ebenso, wie die Fahrgastströme in den Regionen. Im Rahmen dieses Pilottests finden auch Präsentationsfahrten statt, die v.a. die technische Umsetzbarkeit eines Batteriezuges vorstellen sollen. Präsentationsfahrten fanden bereits in Niederösterreich, Salzburg, Oberösterreich und Steiermark statt. Konkrete Termine in den anderen Bundesländern befinden sich aktuell in Abstimmung. Die Fahrt veranschaulicht, ob und welche Fahrzeugantriebssysteme auf sog. Dieselstrecken und in Kombination von Diesel- und E-Strecken eingesetzt werden könnten.

- a. Die Präsentationsfahrt erfolgte im Rahmen des Pilotbetriebs. Mit einer Präsentationsfahrt soll sowohl den PendlervertreterInnen als auch den Auftraggebern des Öffentlichen Verkehrs die Funktionalität des elektro-hybriden Fahrzeuges mit Batterieantrieb, die bessere Reisequalität und der Kundennutzen nähergebracht werden. Da auf der Aspangbahn die Fahrt nur bis Edlitz-Grimmenstein erfolgte, wurden die BürgermeisterInnen von Gemeinden entlang der restlichen Strecke bis Aspang bei der Zugwende in Edlitz-Grimmenstein über die technischen Vorzüge des Fahrzeuges informiert. (Teilnehmerliste siehe Beilage/Excel Sheet).

Ziel war es, den Cityjet eco als innovatives Projekt für Klimaschutz und für die Attraktivierung des Regionalverkehrsangebots zu präsentieren. Der Cityjet eco hat das Potenzial, massiv zur Reduktion der CO₂ Emissionen auf regionalen, nicht elektrifizierten Strecken beizutragen. Gleichzeitig wird durch dieses moderne Fahrzeug dem Kunden ein deutlich besserer Fahrkomfort als bisher geboten.

Zu Frage 2:

- *Welche Kosten verursachte diese Präsentationsfahrt des Cityjet Eco insgesamt? Bitte um Aufschlüsselung der Kosten für die Trasse, Energieverbrauch, Personalaufwand sowie etwaige laufende Kosten für den gesamten Zeitraum des Einsatzes.*

Die angesprochene Präsentationsfahrt fand entgegen der Einleitung am 09. September 2019 statt. Hier die Kostenaufschlüsselung für die ÖBB-Personenverkehr AG:

- Die Trassenbenützung für die Präsentationsfahrt hat Kosten von € 181,46 verursacht.
- Die Fahrt erfolgte im Batterie-hybrid-Modus und es waren zwei Ladungen von ca. 500 kWh in Wiener Neustadt erforderlich. Die Kosten dafür beliefen sich auf rund € 200.
- Der eingesetzte Lehrlokführer hat einen internen Kostensatz von € 90 pro Stunde. Die Kosten für den Lehrlokführer betragen € 450.
- Die Kosten für das Catering betragen € 1.444,40.

Zu den Fragen 3 und 4:

- *Von wo wurde der Triebwagen nach Edlitz-Grimmenstein gebracht?*
➤ *Wohin wurde der Triebwagen nach der Präsentation gebracht?*

Der Triebwagen wurde von Wien Floridsdorf (Heimatbahnhof 4746 049) nach Edlitz-Grimmenstein gebracht und nach der Präsentation wieder zurück nach Wien Floridsdorf.

Zu Frage 5:

- *Welche Strecke legte der Triebwagen insgesamt zurück?*

Der Triebwagen legte die Strecke von Wien Floridsdorf – Wiener Neustadt – Edlitz-Grimmenstein – Wiener Neustadt – Wien Floridsdorf zurück.

Zu Frage 6:

- *War der Triebwagen zu irgendeinem Zeitpunkt während der Fahrt mit Personen besetzt, die nicht zum Betriebspersonal gehören?*
a. *Wenn ja, ist das mit dem Zugtyp „Leerpersonenzug“ vereinbar?*

Die Zu- und Abführung Wien Floridsdorf – Wiener Neustadt erfolgte als Leerpersonenzug. Bei diesen Fahrten war ausschließlich Betriebspersonal am Fahrzeug.

Die Hin- und Rückfahrt von Wiener Neustadt nach Edlitz-Grimmenstein erfolgte mit geladenen Fahrgästen auf Basis des vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie erteilten Zulassungsbescheids für das Fahrzeug und einer bestellten Fahrplantrasse eines Reisezuges.

Zu Frage 7:

- *Von wem wurde diese Präsentationsfahrt bestellt?*

Die Trasse wurde von der Projektleitung des Projekts Cityjet eco der ÖBB-Personenverkehr AG bestellt.

Zu Frage 8:

- *Von wem ging die Initiative für diese Präsentationsfahrt aus?*

Die Initiative wurde von der ÖBB-Personenverkehr AG gesetzt, um den regionalen EntscheidungsträgerInnen und Interessensvertretungen aus dem Bereich Mobilität sowie interessierten Medien das neue Produkt im Nah- und Regionalverkehr vorzustellen und einen Ausblick auf mögliche zukünftige Fahrzeugmodelle im Nah- und Regionalverkehr, insbesondere auf nicht elektrifizierte Strecken, zu geben.

Zu Frage 9:

- *Ging das Land NÖ bzw. deren Vertreter auf die ÖBB zu oder war dies umgekehrt?*

Die ÖBB-Personenverkehr AG ist an das Land herangetreten.

Zu Frage 10:

- *Wer trug die Kosten für diese Präsentationsfahrt? (Bei Aufteilung zwischen mehreren Kostenträgern bitte um Angabe der jeweiligen Beträge)*

In einer Innovationspartnerschaft, wie im vorliegenden Fall, tragen die beteiligten Vertragspartner (ÖBB-Personenverkehr AG und Siemens Mobility GmbH) ihre Kosten selbst. Jene der ÖBB-Personenverkehr AG sind bei Punkt 2 angeführt.

Zu Frage 11:

- *Sind weitere Präsentationsfahrten geplant?*
 - a. *Wenn ja, wann und wo?*
 - b. *Wenn ja, aus welchem Grund?*
 - c. *Wenn ja, welche Kosten werden dafür veranschlagt und wer trägt diese?*

- a. Planmäßig soll der Cityjet eco auch in anderen Regionen den regionalen EntscheidungsträgerInnen und Interessensvertretungen aus dem Bereich Mobilität sowie interessierten Medien vorgestellt werden. Präsentationsfahrten fanden bereits in Niederösterreich, Salzburg, Oberösterreich und Steiermark statt. Konkrete Termine in den anderen Bundesländern befinden sich aktuell in Abstimmung.

- b. Siehe dazu die Ausführungen zu Frage 1.

c. Siehe dazu die Ausführungen zu Frage 2.

Zu Frage 12:

➤ *Von wem wurde zur Präsentation eingeladen?*

Die Einladung der Stakeholder wurde von der ÖBB-Holding AG und Siemens Mobility GmbH ausgesprochen. Für die Aussendung, die über die NÖ.Regional.GmbH erfolgte, wurde eine Vorlage von der ÖBB-Personenverkehr AG zur Verfügung gestellt. Die NÖ.Regional.GmbH, zu 51% im Besitz des Landes Niederösterreich, übernimmt u.a. Schnittstellenfunktionen in Niederösterreich. Sie agiert zudem als Bindeglied zwischen Gemeinden, Vereinen und einzelnen Ressorts der NÖ Landesregierung und verfügt über eine direkte Terminbuchungsplattform zu den Gemeinden. Aus diesem Grund wurde der Versand über diese Plattform als sinnvoll erachtet.

Die Medieneinladungen - in Kooperation mit den ÖBB - wurden für die landesweiten Medien vom Pressesprecher des Landesrates und an lokale Medien durch die NÖ.Regional.GmbH ausgesendet.

Zu Frage 13:

➤ *Warum wurden lokale Medien nicht von der ÖBB PV AG zur Präsentation eingeladen?*

Die ÖBB-Personenverkehr AG verschickt generell keine Medieneinladungen.

Zu Frage 14:

➤ *Wer wurde eingeladen und nach welchen Kriterien erfolgte dies?*

Eingeladen wurden BürgermeisterInnen und für die Mobilität zuständige Gemeindevertretungen, Interessensverbände und Partnerverkehrsunternehmen.

Zu Frage 15:

➤ *Hatte die ÖBB PV AG Einfluss auf die Gästeliste?*

Ja.

Zu Frage 16:

➤ *Ab wann ist geplant den Cityjet Eco auf folgenden Strecken einzusetzen:*

- a. *Wiener Neustadt bis Aspang*
- b. *Wiener Neustadt bis Puchberg*
- c. *Wiener Neustadt bis Gutenstein*
- d. *Wiener Neustadt bis Sopron*

- a. Die Planungen laufen gerade.
- b. Ein Fahrgastbetrieb nach Puchberg ist nicht vorgesehen.
- c. Die Planungen laufen gerade.
- d. Ein Fahrgastbetrieb nach Sopron ist nicht vorgesehen.

Zu den Fragen 17 und 18:

➤ *Gibt es Pläne folgende Strecken zu elektrifizieren:*

- a. *Wiener Neustadt bis Aspang (und weiter bis Fehring)*

Europäischen Kommission in Höhe von 50% der förderfähigen Kosten (siehe dazu https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/c_2019_7452_f1_annex_en_v2_p1_1048511.pdf)

Bezüglich den Strecken **Wiener Neustadt – Puchberg am Schneeberg**, **Wiener Neustadt – Gutenstein** und **Wiener Neustadt – Aspang** stehen vor allem Reinvestitionen in die bestehende Infrastruktur und die Anpassung an die Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 in den nächsten Jahren im Vordergrund. In diesem Zusammenhang wird auch mituntersucht ob Beschleunigungen in Zusammenhang mit technischen Sicherungen von Eisenbahnkreuzungen erzielt werden können. Die Frage ob eine streckenseitige Elektrifizierung sinnvoll ist, wird im Zuge der Untersuchungen zur Phase 2 des Elektrifizierungsprogrammes beantwortet werden.

Mag. Andreas Reichhardt

