

**992/AB****= Bundesministerium vom 17.04.2020 zu 957/J (XXVII. GP)****bmk.gv.at**

Klimaschutz, Umwelt,  
Energie, Mobilität,  
Innovation und Technologie

**Leonore Gewessler, BA**  
Bundesministerin

An den  
Präsident des Nationalrates  
Mag. Wolfgang Sobotka  
Parlament  
1017 W i e n

leonore.gewessler@bmk.gv.at  
+43 1 711 62-658000  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Österreich

Geschäftszahl: 2020-0.123.643

. April 2020

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Loacker, Kolleginnen und Kollegen haben am 20. Februar 2020 unter der **Nr. 957/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Lieferverzug von Talent-3-Zügen in Vorarlberg gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

**Zu Frage 1:**

- *Wann wird das Ministerium die Prüfung der Dokumente abschließen bzw. wann ist mit der technischen Zulassung für die Talent-3-Züge zu rechnen?*

Unter Zulassung eines neuen Schienenfahrzeuges wird einerseits die Erteilung der Bauartgenehmigung, andererseits die Erteilung der Betriebsbewilligung für diese Fahrzeuge verstanden. Das Eisenbahngesetz regelt in den §§32a ff welche Unterlagen einem Antrag auf Erteilung der Bauartgenehmigung bzw. Betriebsbewilligung beizugeben sind und welche Voraussetzungen erfüllt sein müssen, um die jeweiligen Genehmigungen erteilen zu können. Nach Vorliegen aller - im Sinne der §§ 32a ff EisG - erforderlichen Unterlagen bei der Behörde und sobald die Genehmigungsvoraussetzungen erfüllt sind, kann somit mit einer Zulassung gerechnet werden.

In diesem Zusammenhang darf auch auf die in § 41a Z. 2 EisbG enthaltene Bestimmung hingewiesen werden, wonach die Behörde über Anträge auf Erteilung einer Betriebsbewilligung für Schienenfahrzeuge innerhalb von vier Monate nach Vorliegen aller angeforderten und entscheidungsrelevanten Angaben zu entscheiden hat.

**Zu Frage 2:**

- *Wann werden die Talent-3-Züge nach Vorarlberg ausgeliefert?*

Der Einsatz der neuen Talent 3 Garnituren ist im Verkehrsdiestevertrag (VDV) Vorarlberg spätestens mit Ablauf des 31. März 2020 vertraglich verpflichtend festgelegt. Sollte es ab diesem Zeitpunkt zu weiteren Verzögerungen in der Inbetriebnahme kommen, werden vertraglich vereinbarte Abgeltungskürzungen seitens des Auftraggebers der Verkehrsleistungen bzw. Pönalezahlungen gegenüber diesem schlagend.

Der tatsächliche Einsatzzeitpunkt der Fahrzeuge liegt – unabhängig der Beantwortung der Frage 1 – darüberhinausgehend nicht in meinem Einflussbereich.

**Zu Frage 3:**

- *Wie hoch sind die Kosten für die Neubeschaffung der 21 Talent-3-Züge?*

Die Beschaffung der Neufahrzeuge erfolgt im eigenen Wirkungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU). Diesbezüglich darf ich darauf hinweisen, dass die Gesellschaften des ÖBB-Konzerns, so insbesondere die ÖBB-Personenverkehr AG, eigenständige Unternehmen sind, die nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu handeln haben.

Die selbstständige Tätigkeit ausgegliederter Einrichtungen in privatrechtlicher Form ist keine Verwaltungstätigkeit, die der politischen Kontrolle iSd. Art. 52 Abs. 1 B-VG unterliegt. Daran ändert auch die Regelung des Art. 52 Abs. 2 B-VG nichts, die nur klarstellen wollte, dass das Interpellationsrecht in Bezug auf ausgegliederte Einrichtungen nur insoweit besteht, als die Bundesministerin/der Bundesminister auf die Tätigkeit der ausgegliederten Einrichtungen eine Ingerenzmöglichkeit besitzt (vgl. Kahl in Korinek/Holoubek, Österreichisches Bundesverfassungsrecht, RZ 28f. zu Art. 52 B-VG).

Die vorliegende Frage betrifft daher keine in die Zuständigkeit meines Ressorts fallenden Gegebenstände der Vollziehung, insbesondere auch keine Angelegenheiten der Verwaltung des Bundes als Träger von Privatrechten und ist somit von dem in § 90 Geschäftsordnungsgesetz 1975 idgF. determinierten Fragericht nicht erfasst.

Demgegenüber darf ich ausführen, dass im VDV keine Fahrzeugfinanzierung im klassischen Sinne erfolgt, sondern eine Amortisation der fahrzeugspezifischen Kosten abhängig von der damit jeweils erbrachten Kilometerleistung. Dies gilt insbesondere auch für die vorgesehenen Neufahrzeuge, wobei die wesentlichsten Abgeltungsunterschiede zum Bestandsfuhrpark im Abschreibungs- und Betriebsaufwand liegen.

**Zu den Fragen 4 sowie 7 bis 12:**

- *Wie hoch sind die Pönalzahlungen die Bombardier aufgrund der Lieferverzögerung leisten muss?*
- *Ab wann war absehbar, dass der Liefertermin nicht eingehalten werden kann?*
- *War bereits bei der Bestellung bekannt, dass Bombardier bei anderen Aufträgen im Lieferverzug ist?*
- a. *Wenn nein, wurde dieser Umstand vor Bestellung überhaupt geprüft?*
- *Wie hoch sind die Kosten, die aufgrund der Lieferverzögerung entstanden sind?*

- *Wäre eine Neuaußschreibung bzw. die Vergabe an einen Mitbewerber günstiger gewesen?*
- *Gibt es andere Bestellungen der ÖBB bei Bombardier, für die bereits ein Lieferverzug besteht?*
  - a. *Wenn ja, für wie viele Garnituren besteht ein Lieferverzug?*
  - b. *Wenn nein, ist für noch offene Bestellungen ebenfalls mit Lieferverzug zu rechnen?*
    - i. *In welchem zeitlichen und quantitativen Maß?*
- *War bereits vor Vertragsabschluss bekannt, dass Bombardier hoch verschuldet ist?*
  - a. *Wenn ja, warum hat man sich trotzdem für Bombardier als Hersteller entschieden?*

Die Beantwortung dieser Frage betrifft den eigenen Wirkungsbereich des EVU und ist somit von meiner Ingerenzmöglichkeit nicht umfasst (vgl. Beantwortung zu Frage 3, Abs. 1-3).

Zu Frage 5:

- *Wie hoch sind die Kosten die durch die vorübergehende Benutzung der Cityjet Talent1-Züge entstanden sind?*

Siehe auch Ausführungen zu Frage 4.

Insofern die Abgeltung der Verkehrsleistung im VDV betroffen ist, sieht der Einsatz von Bestandsfuhrpark eine dementsprechend geringere Abgeltung als mit Neufahrpark vor, weshalb aus diesem Titel keine Mehrkosten für den öffentlichen Auftraggeber ableitbar wären.

Zu Frage 6:

- *Anhand welcher Kriterien wurde der Hersteller ausgewählt und warum haben sich die Verantwortlichen für Bombardier entschieden?*

Siehe auch Ausführungen zu Frage 4.

Es darf der Vollständigkeit halber an dieser Stelle angemerkt werden, dass die Gesellschaften des ÖBB-Konzerns, so insbesondere auch die ÖBB-Personenverkehr AG, gemäß § 4 Abs 1 Z 2 lit c bzw. § 166 iVm. § 168 Abs 2 BVergG 2018 dem Bundesvergabegesetz 2018 unterliegen.

Leonore Gewessler, BA



