

Leonore Gewessler, BA
 Bundesministerin

An den
 Präsident des Nationalrates
 Dr. Walter Rosenkranz
 Parlament
 1017 Wien

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

Geschäftszahl: 2024-0.823.244

. Jänner 2025

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Moitzi, Genossinnen und Genossen haben am 12. November 2024 unter der **Nr. 65/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend "Instandhaltungsprobleme bei der ÖBB Personenverkehr?" gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie ist die derzeitige Wartungs- und Instandhaltungssituation in der Steiermark bzw. in Österreich?*

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Personenfernverkehrswagen, die Güterwagen sowie die Elektrolokomotiven sowohl überregional eingesetzt als auch überregional gewartet werden. Aus diesem Grund hat die Wartungs- und Instandhaltungssituation in einer einzelnen Region keine ausreichende Aussagekraft, da sie das überregionale Zusammenspiel und die Gesamtdynamik nicht abbildet.

Die österreichweite Wartungs- und Instandhaltungssituation zeigt laut ÖBB-Technische Services GmbH, dass im Bereich der Güterwagen, der Elektrolokomotiven und im Personenverkehr derzeit grundsätzlich eine ausreichende Verfügbarkeit an Schienenfahrzeugen gegeben ist. Lediglich im Personenverkehr werden im Bereich der klassischen Reisezugwagen sowie bei älteren Diesellokomotiven (Baureihen 5047 und 5022) die Zielwerte derzeit nicht erreicht.

In der Steiermark ist im Personennahverkehr eine überwiegend positive Bedarfsdeckungssituation gegeben, mit Optimierungspotenzialen bei einzelnen älteren Fahrzeugtypen. Insbesondere im Bereich der großen Flotten im Personennahverkehr, also der Baureihen 4744/4746 („Desiro Mainline“) und 4024 („Talent 1“), die unter der Marke „CityJet“ verkehren, stellt sich die notwendige Bedarfsdeckung im Jahresschnitt als gewährleistet dar.

Zu Frage 2:

- *Wie viele Züge (Nah- bzw. Fernverkehr) sind aufgrund fehlender Wartungs- und Instandhaltungskapazitäten derzeit in der Steiermark bzw. in Österreich nicht in Betrieb?*

Im Personennahverkehr gibt es laut ÖBB-Technische Services GmbH gemessen an den festgelegten Bedarfen aktuell keinen Wartungsrückstand in der schweren Instandhaltung, die mehrtägige Aussetzungszeiten des Schienenfahrzeugs erforderlich macht. Bei der leichten Instandhaltung kann es immer wieder kurzfristig aufgrund von außergewöhnlichen Ereignissen, wie z.B. extremen Witterungsbedingungen oder einer Häufung von Unfällen, zu temporären Engpässen kommen. Grundsätzlich gibt es aber auch hier im Jahr 2024 sowohl für Österreich als auch für einzelne Regionen keinen Wartungsrückstand.

Im Personenfernverkehr sind derzeit ca. 70 Einzelwagen (Sitzwagen/Liegewagen/ Schlafwagen) in der schweren Instandhaltung, wovon zwölf den Heimatbahnhof Graz haben. Bei der Umsetzung der schweren Instandhaltung dieser Einzelwagen besteht ein Wartungsrückstand von ca. 35 Wagen, der bis Ende 2025 abgebaut wird. In der leichten Instandhaltung gilt gleiches wie für den Nahverkehr.

Zu Frage 3:

- *Wie wirken sich die fehlenden Wartungs- und Instandhaltungskapazitäten auf den derzeitigen Betrieb/Fahrplan der ÖBB im Personenverkehr aus?*

Dem Fahrplan liegt der vorhandene und planbar einsetzbare Fuhrpark als Basis zu Grunde. Zudem kommt es zu einer laufenden Abstimmung innerhalb der produzierenden Gesellschaften der ÖBB-Personenverkehr AG, so dass bspw. die ca. 35 aufgrund des Wartungsrückstandes nicht verfügbaren Fernverkehrsreisezugwagen nicht im Fahrplan verplant sind.

Von dieser laufenden Abstimmung ausgenommen sind erneut außergewöhnliche Ereignisse, wie z.B. extreme Witterungsbedingungen oder eine Häufung von Unfällen, die nicht vorhersehbar sind und zu temporären Engpässen in der Instandhaltung führen können.

Zu Frage 4:

- *Welche Mehrkosten sind seit 2020 aufgrund augenscheinlicher fehlender Wartungs- und Instandhaltungskapazitäten für die ÖBB entstanden?*

Bedingt durch eine stark gestiegene Fahrgastnachfrage und verspätete Einlieferungen von Neufahrzeugen müssen Altflotten (u.a. Elektrotriebzüge der Baureihe 4020, Lokomotiven der Baureihe 1144 und klassische Reisezugwagen) länger als geplant im Betrieb verbleiben. Dies macht zusätzliche Instandhaltungsaufwände erforderlich, da ältere Flotten einen höheren Wartungs- und Materialbedarf aufweisen.

Um kurzfristigen Peaks in der Instandhaltung so effizient wie möglich zu begegnen, wurde seitens ÖBB-Personenverkehr AG der Entschluss gefasst, anstelle von kurzfristigen, ökonomisch nicht nachhaltigen Investitionen in die Instandhaltungsinfrastruktur der ÖBB-Technische Services GmbH einzelne Instandhaltungsleistungen extern zu vergeben. Diese Vorgehensweise kostet auf Einzelausbesserung gesehen mehr, über die Nutzungsdauer dieser Investitionen gesehen führt dies allerdings zu einer Kosteneinsparung.

Zu Frage 5:

- *Wie möchte die ÖBB die fehlenden Wartungs- und Instandhaltungskapazitäten für den Personenverkehr langfristig kompensieren?*

Um den steigenden Wartungs- und Instandhaltungskapazitäten nachzukommen, wird das Werkstättennetzwerk der ÖBB-Technische Services GmbH in Österreich laufend ausgebaut und modernisiert bzw. werden bei Neuflotten neue Instandhaltungssysteme, wie etwa die modulare Instandhaltung, implementiert. Zudem erfolgt eine laufende Weiterentwicklung in Richtung zustandsorientierter Instandhaltung bei einzelnen Komponenten, d.h., dass die Instandhaltung nach dem Zustand der Bauteile anstatt nach einer fix definierten Laufleistung oder Anzahl an Betriebsstunden durchgeführt wird.

Zu Frage 6:

- *Ist es für die ÖBB denkbar, in der Steiermark Werkstättenkapazitäten von der GKB in Graz oder der Steiermarkbahn (StB) in Weiz zu nutzen?*

Es gab zwischen der ÖBB-Technische Services GmbH und der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH erste Gespräche zur gemeinsamen Nutzung einer Unterflurdrehbank in Graz, die weiter zu konkretisieren sind. Weitere Möglichkeiten einer Zusammenarbeit zwischen der ÖBB-Technische Services GmbH und der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH oder der Steiermarkbahn sind im Bedarfsfall zu evaluieren. Dazu ist anzumerken, dass sich der Instandhaltungsbedarf von den Umlaufplänen der ÖBB-Personenverkehr AG ableitet und in erster Linie in zentraler Lage am Verkehrsknotenpunkt Graz gegeben ist.

Zu Frage 7:

- *Ist es mittelfristig für die ÖBB denkbar, neue Wartungsstandorte in zentraler Lage zu errichten?*
- a.) Wenn ja, ist ein Standort für die Wartung von ÖBB Personenzügen in Knittelfeld oder in Selzthal denkbar?*
 - b.) Wenn ja, mit welchen Investitionssummen wird für eine Errichtung von einer Wartungseinrichtung gerechnet?*
 - c.) Wenn ja, bis wann wird eine Entscheidung über die zusätzlichen Wartungseinrichtungen getroffen werden?*
 - d.) Wenn nein, warum kommen Knittelfeld oder Selzthal nicht für einen Wartungsstandort für ÖBB-Personenzüge in Frage?*
 - e.) Wenn nein, warum werden keine zusätzlichen Wartungsstandorte errichtet?*

Die ÖBB-Technische Services GmbH hat auf Basis des umlaufgebundenen Instandhaltungsbedarfs der ÖBB-Personenverkehr AG folgende Notwendigkeiten identifiziert:

- Bezugnehmend auf zukünftige Flottenverlagerungen der ÖBB-Personenverkehr AG wurden kapazitätserweiternde Investitionsmaßnahmen für den Standort der ÖBB-Technische Services GmbH in Graz beschlossen.
- Bezüglich des InterRegio-Konzepts wurde in Graz eine Machbarkeitsprüfung durchgeführt. Diese Prüfung ergab unzureichende Flächenkapazitäten (Erwerb von Grundstücken in erforderlicher Größe nicht möglich). Daraufhin wurden die nächstgereihten Produktionsstandorte (Salzburg/Linz) in einer konzernweiten Entscheidung ausgewählt.

Das steirische Werk Knittelfeld der ÖBB-Technische Services GmbH ist ein zentraler Standort für die Instandhaltung von Radsätzen sämtlicher Schienenfahrzeuge und ist auf Dienstleistungen wie zerstörungsfreie Werkstoffprüfungen an Radsätzen und die Wartung von Schienenfahrzeugen der „Rollenden Landstraße“ spezialisiert. Darüber hinaus setzt das Werk in Knittelfeld einen Schwerpunkt auf die Instandhaltung, auf Umbauten und die Modernisierung von Sonderfahrzeugen und leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs. Am Standort Knittelfeld werden Erweiterungsinvestitionen für die Wartung neuer Sonderfahrzeugflotten getätigt, die insbesondere auf der neuen Südstrecke Verwendung finden werden.

Das Wartungskonzept für Personenfahrzeuge sieht in der Regel eine Instandhaltung an einem umlaufgebundenen Endpunkt vor, an dem sich eine natürliche Stillage befindet (= geplanter Stillstand des Fahrzeugs, welcher in der Regel für Instandhaltungszwecke verwendet wird). Bei Instandhaltungsstandorten, welche sich nicht in unmittelbarer Nähe eines Endpunktes befinden, wie z.B. Selzthal oder Knittelfeld, müssten die Fahrzeuge gesondert zugeführt werden (bedeutet: die Dauer der Stillage (Zu- und Abführung) ist für die Instandhaltung nicht ausreichend) und ergänzend dazu entstünden hohe Kosten für Fahrzeug-Leerfahrten.

Auf Basis der aktuellen ÖBB-Flottenstrategie ist über den bereits geplanten Kapazitätsaufbau hinaus laut ÖBB-Technische Services GmbH kein Instandhaltungsbedarf erforderlich.

Leonore Gewessler, BA

