

Anfrage

der Abgeordneten Wolfgang Moitzi,
Genossinnen und Genossen

an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
betreffend „Instandhaltungsprobleme bei der ÖBB Personenverkehr?“

Für einen attraktiven schienengebundenen öffentlichen Personenverkehr benötigt es eine zeitgemäße, moderne Infrastruktur. Neben einer guten Schienen- und Bahnhofsinfrastruktur ist auch das eingesetzte Wagenmaterial von entscheidender Rolle. Damit diese eingesetzten Züge aufgrund ihrer Auslastung eine lange Lebenszeit haben können, bedarf es einer ordnungsgemäßigen Instandhaltung. Bei der ÖBB ist für Wartung und Instandhaltung die ÖBB Technische Services (TS) zuständig, die das im Auftrag der ÖBB Personenverkehr durchführt.

Das Problem dabei? Die Wartungstätigkeiten sind seit Corona zurückgegangen, trotz deutlicher Zunahme der Verkehrsleistung. Zudem wurde ein großer Beschaffungsauftrag vollständig storniert, die Ersatzbeschaffung konnte nur zum Teil rechtzeitig abgewickelt werden.

Was sind die Konsequenzen? Die noch einsatzfähigen Züge müssen noch mehr Laufleistung bringen. Da die Wartungsintervalle aber an der Laufleistung hängen, müssen diese Fahrzeuge häufiger in die Instandhaltung. Bei der TS hat sich inzwischen ein Stau von dutzenden Fernverkehrs-Wagen und mehreren Nahverkehrs-Triebwagen gebildet, der derzeit scheinbar nicht abzuarbeiten ist. In der Ostregion gab es dadurch bereits massive Zugausfälle, dass zwischenzeitlich sogar in einem Notfahrplan gipfelte. Außerdem werden Altfahrzeuge deutlich länger als geplant eingesetzt, was wiederum deren Instandhaltungsaufwand erhöht. Trotz dieses Mangels gibt es keine erkennbaren Bestrebungen der ÖBB, zusätzliche Wartungs- und Instandhaltungskapazitäten zu schaffen.

Zudem ist ab 2026 geplant, Doppelstockzüge aus der Ostregion in die Steiermark zu übernehmen. Genau diese Züge fahren aber bereits jetzt mit einer hohen Laufleistung. Das Problem der Instandhaltung droht also, in die Steiermark überzuschwappen, indem jene Fahrzeuge, die für die Steiermark bestimmt sind, im Stau vor der Wartung stehen. Nur mit einer Errichtung von weiteren Wartungsstandorten mit zentraler Lage kann diesem Problem entgegen gewirkt werden. Anbieten für neue Wartungseinrichtungen würden sich beispielsweise bereits bestehende ÖBB-Standorte in Knittelfeld oder auch Selzthal, wo für einen Standortaufbau bereits Eisenbahngrundstücke bzw. gut ausgebildetes Personal vorhanden wäre.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

Anfrage

- 1.) Wie ist die derzeitige Wartungs- und Instandhaltungssituation in der Steiermark bzw. in Österreich?
- 2.) Wie viele Züge (Nah- bzw. Fernverkehr) sind aufgrund fehlender Wartungs- und Instandhaltungskapazitäten derzeit in der Steiermark bzw. in Österreich nicht in Betrieb?
- 3.) Wie wirken sich die fehlenden Wartungs- und Instandhaltungskapazitäten auf den derzeitigen Betrieb/Fahrplan der ÖBB im Personenverkehr aus?
- 4.) Welche Mehrkosten sind seit 2020 aufgrund augenscheinlicher fehlender Wartungs- und Instandhaltungskapazitäten für die ÖBB entstanden?
- 5.) Wie möchte die ÖBB die fehlenden Wartungs- und Instandhaltungskapazitäten für den Personenverkehr langfristig kompensieren?

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

(Michael Mitzl)

(Franz Jantscher)

(Stephan Stöckl)