

# **Bericht des Rechnungshofes**

**Triebfahrzeugdisposition und Triebfahrzeug-  
beschaffungen der ÖBB–Unternehmensgruppe  
in Österreich**



**Inhaltsverzeichnis**

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis _____	400
Abkürzungsverzeichnis _____	402
Glossar _____	404

**BMVIT****Wirkungsbereich des Bundesministeriums für  
Verkehr, Innovation und Technologie****Triebfahrzeugdisposition und Triebfahrzeugbeschaffungen der  
ÖBB-Unternehmensgruppe in Österreich**

Kurzfassung _____	410
Prüfungsablauf und -gegenstand _____	426
Akteure der Triebfahrzeugdisposition und Triebfahrzeug- beschaffung _____	427
Strategische Leitlinien auf Konzernebene _____	430
Konzernstrategie und Strategieabstimmung _____	430
Konzernprojekte _____	433
Flottenstruktur und Flottenentwicklung _____	435
Übersicht _____	435
Lokflotte _____	436
Triebwagen- und Triebzugflotte _____	440
Einsatzplanung und Triebfahrzeug-Disposition _____	442
Allgemeine Grundlagen _____	442
Umlauf- und Einsatzplanung der Triebfahrzeuge _____	444
Personal-Einsatzplanung _____	446

Triebfahrzeugbedingte Verspätungen _____	448
Neuordnung Produktion _____	452
Flotten-Bedarfsplanung _____	454
Allgemeines _____	454
Bedarfsplanung Lokflotte _____	455
Bedarfsplanung Nah- und Regionalverkehrsflotte _____	464
Bedarfsplanung Fernverkehrsflotte _____	471
Triebfahrzeugbeschaffungen _____	474
Nah- und Regionalverkehrsflotte – Desiro ML (Cityjet) _____	474
Fernverkehrsflotte – Railjet _____	483
Triebfahrzeug-Instandhaltung _____	489
Instandhaltungsaufwand _____	489
Triebfahrzeugverfügbarkeit _____	491
Qualitäts- und Sicherheitsaspekte _____	494
Assembling und Umbauten _____	497
Strategie Assembling _____	497
Wirtschaftlichkeit des Assembling _____	498
Assembling des W-LAN in Railjet-Garnituren _____	500
Finanzierung _____	501
Finanzierung über Finanzierungsinstitute _____	501
Verkehrsdienstvertrag Bund – ÖBB _____	502
Beiträge der Länder _____	506
Cross Border Leasing _____	508

Europäische Zugsicherung _____	511
Allgemeines – Europäische Harmonisierung _____	511
ETCS Strategie _____	512
Förderung ETCS _____	518
Umwelteffekte des Triebfahrzeugeinsatzes _____	521
Umweltstrategie der ÖBB-Unternehmensgruppe _____	521
CO <sub>2</sub> und Feinstaubemissionen _____	522
Energiesparprojekt in der ÖBB-Unternehmensgruppe _____	523
Einsatz von Dieseltriebfahrzeugen auf elektrifizierten Strecken _____	525
Rückspeisung von Energie bei Bremsvorgängen _____	526
Resumée zu Triebfahrzeugbeschaffungen _____	526
Schlussempfehlungen _____	529
<b>ANHANG</b> Tabellen 28 bis 32 und Abbildungen 6 und 7 _____	536
Entscheidungsträger der überprüften Unternehmen _____	545

## Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Akteure Triebfahrzeugbeschaffung und Triebfahzeugsinsatz _____	428
Abbildung 2: Flottenstruktur nach Triebfahrzeugkategorien _____	436
Tabelle 1: Flottenalter der wichtigsten Lok-Baureihen _____	437
Tabelle 2: Entwicklung nicht einsetzbarer Triebfahrzeuge _____	439
Abbildung 3: Ablaufschema Einsatzplanung und Triebfahrzeugdisposition _____	442
Tabelle 3: Systempartner Einsatzplanung und Disposition _____	443
Tabelle 4: Durchschnittliche Laufleistung je einsetzbarer Streckenlok _____	445
Tabelle 5: Detailbetrachtung Triebfahrzeugführer _____	447
Abbildung 4: Entwicklung triebfahrzeugbedingter Verspätungen _____	449
Abbildung 5: Ursachen triebfahrzeugbedingter Verspätungen im Jahr 2013 _____	450
Tabelle 6: Teilprojekte des Konzernprojekts „Neuordnung Produktion“ _____	453
Tabelle 7: Übersicht Flottenkategorien _____	455
Tabelle 8: Grundlagen der Bedarfsplanung der ÖBB-Produktion GmbH _____	456
Tabelle 9: Bedarfsplanung Neufahrzeuge Nah- und Regionalverkehr _____	466
Tabelle 10: Chronologie Beschaffung Railjet-Flotte _____	483
Tabelle 11: Instandhaltungsaufwendungen nach Triebfahrzeugkategorien _____	489
Tabelle 12: Verfügbarkeit der wichtigsten Triebfahrzeugkategorien _____	492

Tabelle 13:	Entwicklung der Triebfahrzeuge mit längerer Abstelldauer _____	493
Tabelle 14:	Aufwand für Triebfahrzeug-Assembling und -Umbauten _____	497
Tabelle 15:	Erlös und Aufwand von Assemblingprojekten _____	499
Tabelle 16:	Fremdfinanzierung für Triebfahrzeuge 2009 bis 2013 _	501
Tabelle 17:	Länderabgeltung für die Beistellung moderner Triebfahrzeuge _____	506
Tabelle 18:	CBL-Transaktionen mit Triebfahrzeugen _____	509
Tabelle 19:	ETCS Umbau bei Loks _____	515
Tabelle 20:	ETCS Umbau bei Triebwagen und Steuerwagen _____	515
Tabelle 21:	ETCS Umbau bei Baudienstfahrzeugen _____	516
Tabelle 22:	Streckenausrüstung mit ETCS „Donauachse“ _____	516
Tabelle 23:	Streckenausrüstung mit ETCS „Brennerachse“ _____	516
Tabelle 24:	Streckenausrüstung mit ETCS „Pontebbanaachse“ _____	517
Tabelle 25:	Förderung an ÖBB-Unternehmensgruppe für Einbau ETCS _____	518
Tabelle 26:	Umweltkennzahlen der ÖBB-Unternehmensgruppe ____	522
Tabelle 27:	Diesel-Triebfahrzeuge unter bzw. ohne Fahrdraht ____	525
Tabelle 28:	E-Loks nach Teilgesellschaften und Baureihen _____	537
Tabelle 29:	Diesel-Loks nach Teilgesellschaften und Baureihen ____	538
Abbildung 6:	Entwicklung der Lokflotte _____	539
Tabelle 30:	Triebwagen und Triebzüge nach Teilgesellschaften und Baureihen _____	540
Abbildung 7:	Entwicklung der Triebwagen und Triebzugflotte _____	541
Tabelle 31:	Summentabelle ÖBB-Triebfahrzeuge gesamt _____	542
Tabelle 32:	Überblick Flottenplanung Nah- und Regionalverkehr _	543

## Abkürzungsverzeichnis

AG	Aktiengesellschaft
ATS	österreichische Schilling
BGBI.	Bundesgesetzblatt
bspw.	beispielsweise
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
CBL	Cross Border Leasing
CO <sub>2</sub>	Kohlenstoffdioxid
CH <sub>4</sub>	Methan
E-	Elektro-
EBIT	Earning Before Interests and Taxes (operatives Ergebnis)
EBT	Earning Before Taxes (Ergebnis vor Steuern)
EisbG	Eisenbahngesetz
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
EUR	Euro
excl.	exclusive
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GWh	Gigawattstunden
Hz	Hertz, Einheit für die Frequenz
inkl.	inklusive
k.A.	keine Angaben
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
kN	(Kilo-)Newton; Einheit für die Zugkraft
kV	(Kilo-)Volt, Einheit für die elektrische Spannung
kW	(Kilo-)Watt, Einheit für die Leistung
lt.	laut
Mio.	Million(en)
Mrd.	Milliarde(n)



Nr.	Nummer
N <sub>2</sub> O	Distickstoffmonoxid
ÖBB-Unternehmensgruppe	ÖBB-Unternehmensgruppe im Sinne des Bundesbahngesetzes in der aktuellen Fassung
R-Bahn	Regionalbahn
rd.	rund
RH	Rechnungshof
S-Bahn	Schnellbahn
SCHIG	Schieneninfrastruktur Dienstleistungsgesellschaft mbH
Stk.	Stück
TZ	Textzahl(en)
u.a.	unter anderem
USt	Umsatzsteuer
V-	(Verbrennungsmotor) Diesel-
VOR	Verkehrsverbund Ostregion
Z	Ziffer
z.B.	zum Beispiel
Zrt.	Private („geschlossene“) Aktiengesellschaft in Ungarn, entspricht in etwa der österreichischen GmbH

## Glossar

### Baureihe

Bezeichnung für Triebfahrzeuge (Loks, Triebwagen und Triebzüge), die in vielfacher Ausführung nach gleichartigem Baumuster gefertigt wurden

### CRD-Wagen

Wendezugtaugliche Fahrzeuggattung des Nah- und Regionalverkehrs der ÖBB-Personenverkehr AG. Sie bestehen aus in den 90er Jahren umgebauten, einstöckigen Reisezugwagen („Schlieren“) älterer Bauart, die um einen Steuerwagen ergänzt wurden. CRD steht dabei für „Corporate-Redesign“; Aufdruck: „City-Shuttle“

### Cross Border Leasing (CBL)

Als Cross Border Leasing (CBL) werden jene Leasinggeschäfte verstanden, bei denen es zu grenzüberschreitenden Leasingratenzahlungen kommt. Dabei werden Anlagegüter einem ausländischen Investor zur Verfügung gestellt (verkauft bzw. vermietet), von diesem steuerlich verwertet sowie vom Eigentümer zurückgeleast und weiter betrieben. CBL-Transaktionen zielen darauf ab, finanzielle Vorteile für alle Vertragsparteien durch die Nutzung von Steuervorteilen zu schaffen.

### ETCS

EU-weit einheitlicher Standard der Zugsicherung und Zugsteuerung (European Train Control System).

Charakteristika: Führerstands-Signalisierung; verhindert das Überschreiten der zulässigen Streckengeschwindigkeit und das Überfahren von Gefahrenpunkten.

### ETCS Level 1

ETCS-System mit Führerstands-Signalisierung und punktuellm Austausch von Informationen über die Strecke mit dem Triebfahrzeug (Austausch erfolgt mittels im Gleis verlegter Balisen). Fahrgeschwindigkeit bis rd. 160 km/h.

### ETCS Level 2

ETCS-System mit Führerstands-Signalisierung und permanentem Austausch von Informationen über die Strecke mit dem Triebfahrzeug (Austausch erfolgt über GSM-R; Zugortung über passive Balisen). ETCS Level 2 erlaubt einen weitgehenden Verzicht auf Außensignale und ist auch für eine Fahrgeschwindigkeiten von über 160 km/h ausgerichtet.

### ETCS Level 3

Wie ETCS Level 2, jedoch automatische Zugortung und Zugvollständigkeitskontrolle durch das Fahrzeug. Derzeit noch in Entwicklung.

### Last-Mile-Funktion

Funktion bei E-Loks im Güterverkehr, die auf kurzen Distanzen mit herabgesetzter Leistung das Befahren von nicht elektrifizierten Strecken ermöglicht. Diesfalls kommt ein Dieselmotor zur Anwendung, der über einen Generator den erforderlichen Traktionsstrom erzeugt.

### Loks

Triebfahrzeuge zur Verwendung als Zug- und Schiebefahrzeug im Personenverkehr sowie als Zugfahrzeug im Güterverkehr

### LZB

Linienförmige Zugbeeinflussung: Ist im Gegensatz zu PZB auch für eine Zuggeschwindigkeit über 160 km/h ausgerichtet.

## Post-Completion Audit

Nachkalkulation (nach erfolgter Investition) jener Wirtschaftlichkeitsberechnung, die als Entscheidungsgrundlage für die Investition diente. Ziele: Lerneffekte für zukünftige Investitionen, Verbesserung der Systeme, Prozesse und Methoden zur Steuerung von Investitionen.

## PZB

Punktförmige Zugbeeinflussung bis zu einer Zuggeschwindigkeit von 160 km/h

## Rollmaterial (Rolling Stock)

schienengebundene Räderfahrzeuge der Eisenbahn bzw. eines Eisenbahnverkehrsunternehmens: Lokomotiven, Triebwagen, Wagen (Waggons) und Spezialfahrzeuge

## Steuerwagen

antriebsloser Eisenbahnwagen mit eigenem Führerstand, von dem aus ein am anderen Zugende laufendes Triebfahrzeug gesteuert werden kann. Steuerwagen verfügen über die jeweils notwendigen Zugsicherungseinrichtungen und finden bei Wendezügen Anwendung

## Triebfahrzeug

Überbegriff für ein angetriebenes Eisenbahnfahrzeug, das zur Zugförderung dient. Dabei ist es unerheblich, ob es dabei nur sich selbst oder weitere Fahrzeuge (insbesondere Waggons) befördert

## Triebwagen

Triebfahrzeuge für die Verwendung im Personenverkehr, deren Antriebskomponenten in der Regel über die gesamte Fahrzeuglänge verteilt sind und die zugleich auch Platz für Fahrgäste bieten

### Triebzüge

Triebfahrzeugkombination bestehend aus Steuerwagen, Mittelwagen und einer Lokomotive (z.B. Railjet-Garnituren). Triebzüge verkehren in einer fixen Zugzusammenstellung, deren Trennung unter normalen Betriebsbedingungen nicht vorgesehen ist.

### Unterwerk

Umspannwerk, das Bahnstrom bereitstellt. Es unterscheidet sich von anderen Umspannwerken dadurch, dass es mit Bahnstrom arbeitet oder selbst die Stromart in Bahnstrom ändert.

### Wendezugsteuerung

Beim Wendezugbetrieb kann die Lok sowohl als Zugfahrzeug am Zuganfang oder als Schubfahrzeug am Zugende positioniert werden. Diesfalls gelangt ein Steuerwagen an der Zugspitze zur Anwendung. Die Kommunikation zwischen Steuerwagen und Lok erfolgt über ein Zugbus-Kabel.

### W-LAN

Wireless Local Area Network, kabelloser Internet Zugang (Hotspot)



## Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie

### Triebfahrzeugdisposition und Triebfahrzeugbeschaffungen der ÖBB-Unternehmensgruppe in Österreich

Die Triebfahrzeug-Flotte der ÖBB-Unternehmensgruppe umfasste Mitte 2014 1.654 Triebfahrzeuge. Sie setzte sich aus 775 Elektroloks, 346 Dieselloks, 314 Elektro-Triebwagen, 51 Railjet-Garnituren sowie 168 Diesel-Triebwagen zusammen.

Im Zeitraum November 2009 bis September 2011 war unklar, welche Konzernstrategie die Grundlage für Triebfahrzeugbeschaffungen und die Triebfahrzeugdisposition der operativ tätigen Tochtergesellschaften bildete. Im Hinblick auf Triebfahrzeugbeschaffungen fehlte eine abgestimmte Strategiekaskade zwischen der Konzernstrategie und den Teilstrategien der operativ tätigen Tochtergesellschaften. Im März 2014 startete die ÖBB-Holding AG ein Konzernprojekt „Triebfahrzeugstrategie 2035“, das jedoch infolge konzerninterner Verzögerungen im Oktober 2014 noch nicht abgeschlossen war.

Triebfahrzeugbedingte Verspätungen zeigten im Zeitraum 2009 bis 2013 eine leicht rückläufige Tendenz. Mit rd. 2 Mio. Verspätungsminuten hatten sie 2013 einen Anteil von rd. 16 % an den Gesamtverspätungen. Etwa drei Viertel der triebfahrzeugbedingten Verspätungen waren als Mängel im Bereich der Umlauf- und Einsatzplanung erfasst. Die Produktivität der Triebfahrzeug-Umlaufplanung nahm im Zeitraum 2009 bis 2013 bei Elektro-Streckenloks um rd. 21 % zu, bei Diesel-Streckenloks um rd. 14 % ab. Das Konzernprojekt „Neuordnung Produktion“ bewirkte bis Ende 2013 Rationalisierungserfolge von rd. 85 Mio. EUR.

Bei der Beschaffung von 100 Elektrotriebwagen für den Nah- und Regionalverkehr waren keine Überlegungen dokumentiert, ob der gewählte Abruf aus einer bestehenden Rahmenvereinbarung wirtschaftlicher war als eine Neuausschreibung. Bei der Beschaffung fielen aufgrund nachträglicher Bestelländerungen Mehrkosten von 4,45 Mio. EUR an. Aufgrund unklarer strategischer Festlegungen stornierte die ÖBB-Personenverkehr AG erst drei Jahre nach erfolgter Bestellung und Anzahlung die Beschaffung von 16 Railjet-Garni-

turen und gewährte damit dem Hersteller de facto drei Jahre lang ein zinsloses Darlehen in Höhe von rd. 52,8 Mio. EUR.

Die Triebfahrzeuge der ÖBB-Unternehmensgruppe hatten zum Teil bereits die wirtschaftlich bzw. technisch zweckmäßige Nutzungsdauer erreicht, was den Anstieg der Instandhaltungsaufwendungen im Zeitraum 2009 bis 2013 um rd. 51 Mio. EUR (42,5 %) mitbedingte.

Für das Zugsicherungssystem ETCS lag Mitte 2014 keine von der ÖBB-Holding AG beschlossene Gesamtstrategie vor, obwohl das BMVIT eine solche Anfang 2013 ausdrücklich bis Mitte 2013 angefordert hatte.

## KURZFASSUNG

### Prüfungsziel

Ziel der Gebarungsüberprüfung war die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der Triebfahrzeugdisposition und Triebfahrzeugbeschaffungen der ÖBB Unternehmensgruppe in Österreich. Prüfungsschwerpunkte waren:

- die Strategie bzw. die strategischen Vorgaben der ÖBB-Holding AG und die Teilstrategien der Tochterunternehmen der ÖBB-Unternehmensgruppe als Basis der Bedarfsplanung,
- die erfolgten und geplanten Triebfahrzeugbeschaffungen sowie deren Finanzierung,
- der Triebfahrzeugeinsatz und die im Zusammenhang stehenden Umweltaspekte sowie
- der Umsetzungsstand des interoperablen Zugsicherungssystems ETCS bei Fahrzeugen und Infrastruktur. (TZ 1)

In die Triebfahrzeugbeschaffungen und in die Triebfahrzeugdisposition waren konzernweit eine Vielzahl an Akteuren (Teilgesellschaften) direkt oder indirekt eingebunden. Dies trug zur Komplexität der Prozesse bei. Die Triebfahrzeuge waren anlagenmäßig auf insgesamt sieben Gesellschaften der ÖBB-Unternehmensgruppe verteilt. (TZ 2)



### Strategische Leitlinien auf Konzernebene

Im Zeitraum November 2009 bis September 2011 war unklar, welche Konzernstrategie die Grundlage für Triebfahrzeugbeschaffungen und die Triebfahrzeugdisposition der operativ tätigen Teilgesellschaften bildete. Diese „strategische Lücke“ trug – vor allem auf Ebene der Teilgesellschaften – zur Entstehung strategischer Unsicherheiten bei. (TZ 3)

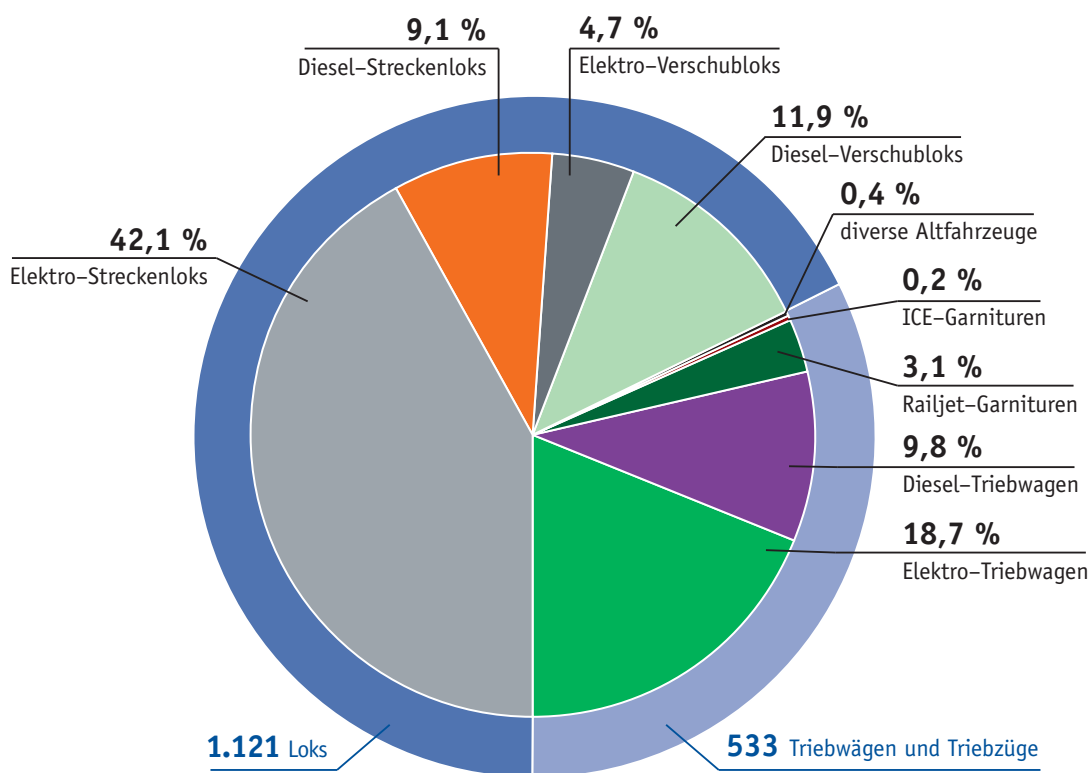
Im Hinblick auf Triebfahrzeugbeschaffungen und Triebfahrzeugdisposition fehlte eine abgestimmte Strategiekaskade zwischen der Konzernstrategie und den Teilstrategien der operativ tätigen Teilgesellschaften. Mit März 2014 leitete die ÖBB-Holding AG mit dem Konzernprojekt „Triebfahrzeugstrategie 2035“ einen konzernweiten Abstimmprozess zu Triebfahrzeugbeschaffungen ein. (TZ 3)

Die inhaltliche, budgetäre und terminliche Abgrenzung und Entwicklung von Konzernprojekten mit individuellen Projektinitiativen der operativ tätigen Teilgesellschaften war in den Jahren 2009 bis 2013 nur bedingt nachvollziehbar. Die in der Konzernrichtlinie Strategie vorgesehene Beschlussfassung einer Gesamtliste aller Konzernprojekte durch den Vorstand der ÖBB-Holding AG unterblieb bislang. Ab 2014 verstärkte die ÖBB-Holding AG ihre Bemühungen zur Verbesserung der Gesamtsteuerung und Priorisierung von Konzernprojekten. (TZ 4)

### Flottenstruktur und Flottenentwicklung

Die Triebfahrzeugflotte der ÖBB-Unternehmensgruppe verringerte sich im Zeitraum 2009 bis 2013 um 117 Triebfahrzeuge bzw. um 6,6 %. Mitte 2014 verfügte die ÖBB-Unternehmensgruppe über 1.654 Triebfahrzeuge, die sich in folgende Triebfahrzeug-Kategorien gliederten. (TZ 5)

Flottenstruktur nach Triebfahrzeugkategorien



Quellen: ÖBB-Unternehmensgruppe; Darstellung RH (Rundungsdifferenzen möglich)

Das mengenmäßige Fundament der Lokflotte bildete die Taurus-Lokfamilie (Baureihen 1016, 1116 und 1216)<sup>1</sup>. Die E-Streckenloks der Altbaureihen 1142 und 1144 hatten, ob ihres Durchschnittsalters von 39,8 Jahren bzw. 28,0 Jahren,<sup>2</sup> zum Teil bereits die wirtschaftlich bzw. technisch zweckmäßige Nutzungsdauer erreicht. Letzteres galt auch für sämtliche Diesel-Streckenloks der Altbaureihen 2043 (Durchschnittsalter 42,5 Jahre) und 2143 (Durchschnittsalter 40,9 Jahre) sowie für die Verschubloks der Baureihe 2067 (Durchschnittsalter 44,2 Jahre). Im Zeitraum 2009 bis Mitte 2014 konnten bis zu 136 Loks infolge von zustandsbedingten Abstellungen nicht mehr im fahrplanmäßigen Betrieb eingesetzt werden. (TZ 6)

<sup>1</sup> Schnell laufende Elektro-Universal-Lokomotiven (Leistung 6.400 kW, zugelassene Höchstgeschwindigkeit 230 km/h, Anfahrzugkraft: 300 kN) mit Wendezugsteuerung und Einrichtung zur Energierückspeisung.

<sup>2</sup> Die Baureihe 1144 wurde in einem Zeitraum von rd. 17 Jahren produziert (1978–1995). 44 Stk. (rd. 21 %) wiesen im Jahr 2014 ein Alter von mehr als 35 Jahren auf.

Die Triebwagen- und Triebzugflotte der ÖBB-Personenverkehr AG wies in den Jahren 2009 bis 2013 – mit Ausnahme der Einführung der Railjet-Garnituren – kaum Veränderungen auf. Bei der Nah- und Regionalverkehrsflotte zeichnete sich eine Flottenverjüngung durch den (ab 2015) geplanten Ersatz der Baureihe 4020 und der lokbespannten CRD-Wendezüge durch neue Triebwagen der Baureihe Desiro ML (Cityjet) ab. Die damit einhergehende Flottenstraffung war positiv. Durch den zunehmenden Einsatz von Triebwagen anstelle lokbespannter Züge war mittelfristig ein Freiwerden von Streckenlokomotiven der Altbaureihen 1142 und 1144 zu erwarten, die jedoch wegen ihres hohen Flottenalters von 39,8 bzw. 28,0 Jahren und der auf Österreich beschränkten Einsatzfähigkeit kaum alternative Einsatzmöglichkeiten (etwa im Güterverkehr) boten. (TZ 7)

#### Einsatzplanung und Triebfahrzeug-Disposition

Die grundlegende Organisation der Einsatzplanung war zweckmäßig, weil sich mit der Umsetzung des Projekts Steuerungslogik die kommunikativen und organisatorischen Abläufe der Einsatzplanung verbesserten. (TZ 8)

Bei der Vernetzung der IT-Systeme der Umlauf- und Einsatzplanung mit jenen Quellsystemen, die die erforderlichen Basisdaten bereitstellten, zeigten sich Optimierungspotenziale. Die Produktivität der Umlauf- und Einsatzplanung bei Elektro-Streckenloks konnte im Zeitraum 2009 bis 2013 um rd. 21 % gesteigert werden. Die Produktivität bei Diesel-Streckenlokomotiven nahm im gleichen Zeitraum jedoch um rd. 14 % ab. (TZ 9)

Trotz der Verringerung der Anzahl der Triebfahrzeugführer im Zeitraum 2009 bis 2013 (- 8,4 %) stieg der korrespondierende Personalaufwand um rd. 2,0 % und der Personalaufwand je Triebfahrzeugführer um rd. 11,3 % an. Ursachen waren vor allem Struktureffekte (kollektivvertraglich vereinbarte Gehaltsrunden und Vorrückungen infolge der fortschreitenden Alterung der Bediensteten) sowie geleistete Überstunden. Im Zeitraum 2009 bis 2013 gelangten bei durchschnittlich 8,6 % der von Triebfahrzeugführern erbrachten Dienststunden Änderungszuschläge (z.B. infolge kurzfristiger Dienstplanänderungen) zur Anwendung. Dies erhöhte den durchschnittlichen jährlichen Personalaufwand im korrespondierenden Zeitraum um rd. 20,3 Mio. EUR. Der Dienstplanwirkungsgrad (Verhältnis der reinen Fahrzeit inkl. bestellter Nebenleistungen zur Anzahl der geleisteten Produktivstunden) verbesserte sich von 2011 bis Mitte 2014 um rd. 1,9 %. (TZ 10)

Triebfahrzeugbedingte Verspätungen wiesen im überprüften Zeitraum 2009 bis 2013 insgesamt eine leicht rückläufige Tendenz auf. Mit rd. 2 Mio. Verspätungsminuten hatten sie 2013 einen Anteil von rd. 16 % an den Gesamtverspätungen. Etwa drei Viertel der triebfahrzeugbedingten Verspätungen waren als Mängel im Bereich der Umlauf- und Einsatzplanung (72,3 %) erfasst. Weitere Ursachen waren Bremsproben und technische Mängel (21,9 %), personalbedingte Verspätungen (5,1 %) sowie sonstige Gründe (0,7 %). (TZ 11)

Die ÖBB-Unternehmensgruppe konnte mit der Umsetzung des bis 2016 anberaumten Konzernprojekts „Neuordnung Produktion“ die Effizienz des Triebfahrzeugeinsatzes und die Produktivität der Einsatzplanung erhöhen. Mit der Projektrealisierung gingen bereits bis Ende 2013 Rationalisierungserfolge in Höhe von rd. 85,4 Mio. EUR einher. Bei zwei Teilprojekten (Optimierung Produktion ÖBB-Technische Services GmbH und Multifunktionale Abwicklung) unterschritten die bis Ende 2013 erzielten Einsparungen die bis 2016 angestrebten Planwerte. (TZ 12)

#### Flotten-Bedarfsplanung

Zur Beurteilung der Flottenbedarfsplanung war zwischen den Flottenkategorien Lokflotte, Nah- und Regionalverkehrsflotte sowie Fernverkehrsflotte zu unterscheiden. (TZ 13)

#### Bedarfsplanung Lokflotte

Die von der ÖBB-Produktion GmbH im Zeitraum 2007 bis 2009 betreffend die Lokflotte erstellten „Fahrzeugstrategien“ waren nicht von den Organen der Gesellschaft beschlossen worden. Die Gründe für Abweichungen von den Planungsannahmen und Zielsetzungen der Fahrzeugstrategien waren nicht schriftlich dokumentiert und daher nicht nachvollziehbar. Auch der Übergang der strategischen Verantwortlichkeit für die Planung der Lokflotte von der ÖBB-Produktion GmbH auf deren Mutterunternehmen ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG konnte mangels geeigneter Dokumentation nur bedingt nachvollzogen werden. (TZ 14)

Die Rail Cargo Austria AG verfügte zwar über punktuelle Planungen zum Lokeinsatz im Güterverkehr, legte aber keine, mit konkreten Zahlen hinterlegte Bedarfsplanung für die im Güterverkehr benötigten Loks vor. Durch Straffung des Bedienrasters im innerösterreichischen Güterverkehr gelang es der Rail Cargo Austria AG, den

Triebfahrzeugbedarf zu reduzieren und die Wirtschaftlichkeit des Triebfahrzeugeinsatzes zu erhöhen. (TZ 15)

Ab März 2014 bemühte sich die ÖBB-Holding AG, mit Start des Konzernprojekts „Triebfahrzeugstrategie 2035“ die Entwicklung der Zielflotte bis 2035 auf Konzernebene festzulegen und dabei die Wechselwirkungen des Triebfahrzeugeinsatzes der einzelnen Konzerngesellschaften mitzubersichtigen. Das Projekt war erst spät gestartet worden, beschränkte sich zunächst nur auf Lokbeschaffungen und ließ Projektverzögerungen erkennen. (TZ 16)

Im Bereich des Triebfahrzeug-Clusters E-Streckenloks erwog eine Variante der „Triebfahrzeugstrategie 2035“, den Lokbedarf teilweise durch einen umfassenden Umbau der Altbaureihe 1144 (Produktionszeitraum 1978 bis 1995) zu decken. Dabei war unklar, ob die – im Vergleich zum Ankauf eines Großserienprodukts erwachsenden – zusätzlichen Risiken miteingerechnet waren. (TZ 16)

#### Bedarfsplanung Nah- und Regionalverkehrsflotte

Die ÖBB-Personenverkehr AG nutzte im Nah- und Regionalverkehr Triebwagen und lokbespannte Wendezüge (CRD- und Doppelstockwagen), die – mit Ausnahme der zugeordneten Loks – im Eigentum der ÖBB-Personenverkehr AG standen. Sie zeichnete demnach auch für die Planung und Entwicklung der Nah- und Regionalverkehrsflotte verantwortlich. (TZ 17)

Die strategischen Überlegungen zur Flotten-Bedarfsplanung im Nah- und Regionalverkehr waren bis Ende 2012 nur bedingt nachvollziehbar (unzureichende Differenzierung der Bedarfsermittlung für den österreichischen Markt und jene für die Beteiligung an Ausschreibungen im benachbarten Ausland). Dadurch gestalteten sich die Abrufverhandlungen aus einer Rahmenvereinbarung für den Bezug von Fahrzeugen langwierig und kostspielig. Auch mussten zwei Gutachten u.a. zur Klärung der rechtlichen Zulässigkeit des Änderungsumfangs der abgerufenen Fahrzeuge eingeholt werden. Hinzu kam, dass die maßgeblichen Einzelprojekte einander zum Teil überlagerten, zwischenzeitig ausgesetzt und dann unter anderem Namen wieder fortgesetzt wurden, was die Nachvollziehbarkeit der Planungsschritte beeinträchtigte. Die Anfang 2013 präsentierten Planungen auf Basis dreier Entwicklungsszenarien waren plausibel. (TZ 18)

Bis September 2010 legten sich sowohl der Aufsichtsrat der ÖBB-Personenverkehr AG als auch jener der ÖBB-Holding AG nicht eindeutig für oder gegen die Internationalisierungsstrategie des Vorstands der ÖBB-Personenverkehr AG fest. Der Vorstand der ÖBB-Personenverkehr AG verfolgte seine Internationalisierungsstrategie weiter, obwohl ein formaler Zustimmungsbeschluss des Aufsichtsrats hierzu fehlte. Die unklare Haltung der Kontrollgremien und das Vorgehen des Vorstands der ÖBB-Personenverkehr AG trugen zu externen Beratungsaufwendungen in Höhe von insgesamt rd. 200.000 EUR sowie zu nicht näher quantifizierbaren internen Aufwendungen bei. Die Unsicherheiten traten genau in jener Phase auf, in der auch die Konzernstrategie der ÖBB-Holding AG nicht klar und eindeutig festgelegt war. Im Nachhinein qualifizierte die ÖBB-Personenverkehr AG die Mehrkosten als „Lernkosten“ zur Vorbereitung auf die zunehmende Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrsmarktes. (TZ 19)

#### Bedarfsplanung Fernverkehrsflotte

Die in der Fernverkehrsstrategie festgehaltenen Grundsätze, wonach hinkünftig eine „Schnelle Plattform“ (bis 230 km/h) und eine „Langsamere Plattform“ (bis 190 km/h) angeboten werden soll, waren zielführend. Neben der geplanten Aufstockung der Railjet-Flotte von 51 auf 60 Stück waren die ab 2019 geplanten Ersatzinvestitionen für (derzeit lokbespannte) Fernreisezüge nachvollziehbar. (TZ 20)

#### Triebfahrzeugbeschaffungen Nah- und Regionalverkehrsflotte – Desiro ML

Aus den vorliegenden Unterlagen zur Beschaffung von 100 Elektrotriebwagen für den Nah- und Regionalverkehr war keine klare Trennung der Teilprozesse Bedarfsermittlung und Fahrzeugbeschaffung erkennbar. Bei der ÖBB-Personenverkehr AG waren keine Überlegungen dokumentiert, ob ein Abruf aus der vorhandenen Rahmenvereinbarung, die den Bezug von bis zu 200 Fahrzeugen mit einer für den Einsatz in Deutschland vorgesehenen Konfiguration ermöglichte, oder eine Neuausschreibung von E-Triebwagen für den Nah- und Regionalverkehr in Österreich wirtschaftlicher war. Durch die frühe Festlegung auf einen Hersteller war die Sicherstellung der wirtschaftlich günstigsten Beschaffung gefährdet. (TZ 21)

Die Abrufverhandlungen nahmen rd. 18 Monate in Anspruch und der Abschluss des Liefervertrags war mit externen Beratungskosten

von rd. 135.000 EUR (somit mehr als dem 2,5-Fachen der Beratungskosten für den Abschluss der ursprünglichen Rahmenvereinbarung) verbunden. (TZ 21)

Mehrkosten bei der Beschaffung der E-Triebwagen Desiro ML (Cityjet) in Höhe von rd. 4,45 Mio. EUR wären aufgrund des von der ÖBB-Personenverkehr AG durch nachträgliche Bestelländerungen verursachten Lieferverzugs bei rechtzeitigen Planungen vermeidbar gewesen. (TZ 22)

#### Triebfahrzeugbeschaffungen Fernverkehrsflotte – Railjet

In den Jahren 2008 bis 2012 nahm die ÖBB-Personenverkehr AG 51 Railjet-Garnituren in ihren Anlagenbestand auf. Das Investitionsvolumen betrug insgesamt rd. 618,7 Mio. EUR. (TZ 23)

Bei der Basisbestellung von 23 Railjet-Garnituren im Jahr 2006 gingen sowohl der Vorstand und der Aufsichtsrat der ÖBB-Personenverkehr AG als auch der Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG bei der Genehmigung der Beschaffung nicht vom vollständigen – damals bekannten – Investitionsvolumen aus. So wurde die vertraglich vereinbarte Preisgleitung bei Abschätzung des benötigten Investitionsvolumens nicht berücksichtigt. Ebenso wurde keine Reserve für auftraggeberspezifische Anpassungen eingepreist. (TZ 24)

Der Vorstand und Aufsichtsrat der ÖBB-Personenverkehr AG sowie der Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG hatten die Optionsziehung für 16 Railjet-Garnituren mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 214 Mio. EUR genehmigt, obwohl die Finanzierung nicht sichergestellt war und das Einsatzgebiet nicht feststand. (TZ 25)

Die ÖBB-Personenverkehr AG hatte infolge unklarer strategischer Festlegungen rund drei Jahre benötigt, um zu überprüfen, ob es tatsächlich einen Bedarf und eine Finanzierungsmöglichkeit für 16 weitere Railjet-Garnituren gab. Im Dezember 2010 trat die ÖBB-Personenverkehr AG von der Bestellung zurück. Mit dem Hinauszögern der Entscheidung hatte die ÖBB-Personenverkehr AG dem Hersteller de facto drei Jahre lang ein zinsloses Darlehen in der Höhe von rd. 52,8 Mio. EUR gewährt. Unter Zugrundelegung des Zinssatzes für den konzerninternen Liquiditätsausgleich beliefen sich die Zinskosten der ÖBB-Personenverkehr AG für die geleistete Anzahlung in diesem Zeitraum auf rd. 2,9 Mio. EUR. (TZ 26)

Die der Investition in die Railjet-Garnituren zugrunde liegenden Wirtschaftlichkeitsberechnungen (anhand der durch die ÖBB-Personenverkehr AG erwarteten Erträgen und Aufwendungen) waren innerhalb des laufenden Controllings nicht nachvollziehbar. Die Überprüfung der die Investition begründenden Wirtschaftlichkeitsberechnungen und ein Vergleich mit den in der Folge erzielten Ist-Werten (Post Completion Audit) konnte somit nicht vorgenommen werden. (TZ 27)

Im April 2014 trat der Hersteller mit einem Initiativangebot an die ÖBB-Personenverkehr AG heran, weil das Eisenbahn-Verkehrsunternehmen, das 2011 in den Liefervertrag eingetreten war, von den 16 übernommenen Railjet-Garnituren neun Stück abbestellt hatte. Im Juli 2014 genehmigte der Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG die Beschaffung von neun zusätzlichen Railjet-Garnituren zu einem fixen Gesamtpreis in der Höhe von 145 Mio. EUR für den Italienverkehr. Wie beide Vertragspartner bei Vertragsabschluss wussten, war die Nutzung der Railjet-Garnituren für den bedarfsbegründenden Einsatzzweck Italienverkehr mit einem hohen Risiko verbunden. Falls keine Italienezulassung erreicht werden könnte, wäre unter Umständen eine Ersatzbeschaffung notwendig. Die frustrierten Kosten für die nicht erreichte Italienezulassung lägen bei rd. 22 Mio. EUR. (TZ 28)

#### Triebfahrzeug-Instandhaltung

Die Instandhaltungsaufwendungen für Triebfahrzeuge stiegen im Zeitraum 2009 bis 2013 um rd. 42,5 % an, wobei in den einzelnen Jahren mitunter Schwankungen auftraten. In Summe erwuchs der ÖBB-Unternehmensgruppe dadurch ein Mehraufwand von rd. 51,0 Mio. EUR. Besonders deutlich war der Anstieg bei den Triebfahrzeugkategorien Diesel-Streckenloks (+ 114,3 %), Diesel-Triebwagen (+ 49,8 %) und E-Triebwagen (+ 36,9 %), deren Triebfahrzeuge zum Teil am Ende ihres Lebenszyklus standen (Baureihen 2043, 2143, 4020, 5047). (TZ 29)



Die durchschnittliche Triebfahrzeugverfügbarkeit zeigte im überprüften Zeitraum 2009 bis 2013 eine stabile Entwicklung und konnte – mit Ausnahme der Verfügbarkeit von Dieselloks – leicht gesteigert werden. Insgesamt waren die von der ÖBB-Technische Services GmbH ergriffenen Maßnahmen zur Verbesserung der Verfügbarkeit der Triebfahrzeugflotte (modulare Instandhaltung, Blockzugwartung, laufendes Controlling und Reporting der Verfügbarkeitskennzahlen) zielführend. Die Anzahl der Triebfahrzeuge, deren Werkstattdurchlaufzeiten deutlich über den Planannahmen lagen, verringerte sich zwischen 2011 und 2013 zwar um rd. 30 %, bot allerdings Potenzial für weitere Optimierungen. (TZ 30)

Trotz umfangreicher Zertifizierungen der Instandhaltungsleistungen der ÖBB-Technische Services GmbH und trotz eines dichten Netzes an internen und externen Kontrollen waren – nach vorläufigen Erkenntnissen der ÖBB-Unternehmensgruppe (Stand Dezember 2014) – bei insgesamt 124 Railjet-Radsätzen nicht richtlinienkonforme Radsatzwellen (Achsen) verbaut, deren Einbau in 34 Railjet-Garnituren erfolgte. Der Mangel wurde am 4. November 2014 entdeckt. Zwischen der Entdeckung des Mangels und der Verständigung der Behörde (BMVIT) lag ein zeitlicher Abstand von rund zehn Tagen. (TZ 31)

#### Assembling und Umbauten

Die Assembling Projekte der ÖBB-Technische Services GmbH standen formal im Widerspruch zu der im September 2011 beschlossenen Konzernstrategie der ÖBB-Holding AG. (TZ 32)

Die ÖBB-Technische Services GmbH brachten in der Vergangenheit bei der Erstellung von Soll-Ist-Kosten-Vergleichen nicht immer die Vollkosten in Ansatz. Es erfolgten auch keine Variantenberechnungen zur Unterstützung des Managements bei der Entscheidungsfindung. Dies hatte zur Folge, dass die Entscheidungen des Managements teilweise nicht auf den tatsächlichen wirtschaftlichen Daten der ÖBB-Technische Services GmbH begründet waren. (TZ 33)

Die ÖBB-Technische Services GmbH führte den nachträglichen Einbau der W-LAN-Hardware in die 51 Railjet-Garnituren für die ÖBB-Personenverkehr AG in den Jahren 2011 bis 2013 durch. Die Gründe für die durch die ÖBB-Technische Services GmbH mehrfach geänderten Angebotspreise für das Projekt W-LAN in Railjet-Garnituren waren nur bedingt nachvollziehbar. In Summe stieg der Anteil der ÖBB-Technische Services GmbH am Projekt von

den im Jahr 2011 von der ÖBB-Personenverkehr AG genehmigten 2,18 Mio. EUR auf 2,87 Mio. EUR. Der tatsächliche Aufwand der ÖBB-Technische Services GmbH betrug letztendlich 3,16 Mio. EUR und war um rd. 45,0 % höher als die zu Projektbeginn genehmigten Kosten. (TZ 34)

### Finanzierung

Die Gesellschaften der ÖBB-Unternehmensgruppe nutzten ein konzernweites Liquiditätsmanagement, so dass externe Finanzierungen nur dann in Anspruch genommen wurden, wenn der Mittelbedarf nicht innerhalb des Konzerns zu decken war. Der größte Teil der Fremdfinanzierung von Rollmaterial erfolgte über die EUROFIMA (Europäische Gesellschaft zur Finanzierung von Eisenbahnmaterial). Diese Finanzierungen waren durch Bundeshaftungen (EUROFIMA-Gesetz) abgesichert. Insgesamt (inkl. Finanzierung von Waggons) nahm die ÖBB-Unternehmensgruppe 2009 bis 2013 durchschnittlich 2,3 Mrd. EUR in Anspruch und bezahlte dafür insgesamt rd. 24,1 Mio. EUR an Haftungsgebühr. (TZ 35)

Zwischen dem Bund, vertreten durch die Schieneninfrastruktur Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG), und der ÖBB-Personenverkehr AG bestand ein Verkehrsdienstvertrag zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Schienenverkehrsleistungen. Dieser Verkehrsdienstvertrag enthielt eine Option, die der SCHIG das Recht einräumte, während der Vertragslaufzeit die ÖBB-Personenverkehr AG zu verpflichten, neues Schienenrollmaterial zur Qualitätsverbesserung gegenüber den vorhandenen Baureihen einzusetzen. Für den Fall der Optionsziehung waren höhere Abgeltungssätze je bestelltem Zug-km zugunsten der ÖBB-Personenverkehr AG sowie eine Mindestbestellmenge an Zug-km definiert. (TZ 36)

Als die SCHIG im Jänner 2013 diese Option formell ausübte und die ÖBB-Personenverkehr AG zur Beschaffung und zum Ersatz von Neufahrzeugen für jährlich rd. 10 Mio. Zug-km (was seitens der ÖBB-Unternehmensgruppe 100 neuen Triebwagengarnituren entsprach) beauftragte, war der Beschaffungsprozess für 100 neue Triebwagengarnituren „Desiro ML“ – in Verhandlungen mit den öffentlichen Auftraggebern der Verkehrsleistungen, Bund und Ländern – tatsächlich bereits weit fortgeschritten. (TZ 36)

Die Abwicklung der Bestellungsoption und der Beschaffung des neuen Rollmaterials standen in einem Spannungsverhältnis zu EU-rechtlichen Aspekten: Die Europäische Kommission eröffnete auf

die Beschwerde eines Wettbewerbers der ÖBB-Unternehmensgruppe hin ein Erhebungsverfahren bezüglich der behaupteten fehlerhaften Anwendung der Verordnung über öffentliche Verkehrsdienste auf Schiene und Straße durch den Bund, das u.a. auch die Ausübung der beschriebenen Option durch die SCHIG und die behauptete staatliche (Mit-)Finanzierung der Beschaffung von Triebwagen durch die ÖBB-Personenverkehr AG behandelte. Das Verfahren war bis Oktober 2014 noch nicht abgeschlossen. (TZ 36)

Zur Finanzierung des öffentlichen Schienennahverkehrs bestanden Verkehrsdienstverträge zwischen der ÖBB-Personenverkehr AG und den Ländern. Die Verkehrsdienstverträge mit Burgenland, Oberösterreich, Steiermark, Tirol, Vorarlberg und Wien beinhalteten auch Zahlungen für den Einsatz modernerer Fahrzeuge. Diese Zahlungen betrugen zwischen 1 Mio. EUR (Wien) und 5,6 Mio. EUR (Tirol) jährlich. Das Entgelt je eingesetzter Garnitur lag zwischen etwa 75.000 EUR (Oberösterreich) und 150.000 EUR (Tirol) und richtete sich nicht nach objektivierbaren und für alle Länder gleichen Kriterien, sondern war Ergebnis von Verhandlungen. (TZ 37)

Die Verkehrsdienstverträge waren – regelkonform – als Direktvergaben von den Ländern ohne Wettbewerbsverfahren an die ÖBB-Personenverkehr AG vergeben worden. Die Europäische Kommission strebte jedoch an, dass ab Dezember 2019 solche Aufträge nur mehr in einem wettbewerblichen Verfahren vergeben werden dürfen („Viertes Eisenbahnpaket“). (TZ 37)

Im Rahmen von Cross Border Leasing (CBL)-Geschäften waren zwischen 1995 und 2006 Triebfahrzeuge (und Waggons) der ÖBB-Unternehmensgruppe als Transaktionsmaterial größtenteils amerikanischen, aber auch japanischen und europäischen Investoren zur Verfügung gestellt (Vermietung bzw. Verkauf) und von diesen wieder zurückgemietet worden. Die dabei von den Investoren geltend gemachten Steuervorteile (in erster Linie Steuerstundungen durch Abschreibung der Fahrzeuge beim Investor zusätzlich zur Abschreibung bei der ÖBB-Unternehmensgruppe) ermöglichten es der ÖBB-Unternehmensgruppe, günstig über finanzielle Mittel zu verfügen und diese mit höherem Ertrag zu veranlagen, wodurch zunächst Gewinne („Nettobarwert-Vorteil“) anfielen. Die ÖBB-Unternehmensgruppe hatte zu Beginn des Jahres 2009 im Ausmaß von etwa 2,6 Mrd. EUR Cross Border Leasing (CBL)-Transaktionen laufen, die 790 Triebfahrzeuge (rd. 45 % der Gesamtflotte) betrafen. (TZ 38)

In den komplexen Vertragswerken der CBL-Transaktionen waren zahlreiche Bedingungen festgeschrieben (bspw. unveränderter Zustand und Betrieb aller vermieteten Fahrzeuge, Rating der beteiligten Finanzinstitute), deren Veränderungen jeweils hohe Zahlungen für die ÖBB-Unternehmensgruppe auslösen konnten. Der RH hatte bereits in seinem Bericht Reihe Bund 2010/7 („Finanztransaktionen der ÖBB-Holding AG und einzelner Konzerngesellschaften mit der Deutschen Bank AG“) auf die mit dem Abschluss von CBL-Transaktionen verbundenen Risiken (z.B. Einschränkung der freien rechtlichen Verfügung über das Transaktionsmaterial) hingewiesen. (TZ 38)

Die ÖBB-Unternehmensgruppe war aufgrund der beschriebenen Risiken ab 2009 bestrebt, die CBL-Transaktionen vorzeitig zu beenden, auch wenn bei vorzeitiger Beendigung Kosten anfielen und damit die ursprünglichen Gewinne vermindert wurden. Ende 2013 bestanden noch Transaktionen mit einem Betrag von rd. 1,3 Mrd. EUR, die 333 Triebfahrzeuge betrafen. Die Transaktionen ließen für die ÖBB-Unternehmensgruppe zur Zeit der Gebärungsüberprüfung (Mitte 2014) insgesamt einen Gewinn erwarten, die ÖBB-Unternehmensgruppe ging dafür aber hohe, nicht mit dem gewöhnlichen Geschäftsbetrieb verknüpfte Risiken bei einem hohen Transaktionsvolumen ein. (TZ 38)

#### Europäische Zugsicherung

European Train Control System (ETCS) ist ein einheitlicher europäischer Standard für Zugsicherungssysteme, welcher mittelfristig auf dem Rollmaterial und der Schieneninfrastruktur europäischer Bahnunternehmen zum Einsatz kommen und somit die derzeitigen nationalen Zugsicherungssysteme ablösen soll. (TZ 39)

Die Ab- bzw. Aufwärtskompatibilität zwischen den älteren heute schon in Betrieb befindlichen und zukünftigen ETCS Systemen wäre sicherzustellen, weil diese von der Europäischen Kommission nicht explizit verlangt wurde und fehlende derartige Kompatibilitäten somit zu verlorenen Kosten führen könnten. (TZ 39)

Ein Europäischer Zulassungsprozess für ETCS war – nach Einschätzung des BMVIT im August 2014 – nicht absehbar. (TZ 39)

Trotz schriftlicher Aufforderung des BMVIT im Dezember 2012 legte die ÖBB-Unternehmensgruppe dem BMVIT zwischen Juni 2013 und August 2014 keine ETCS Strategie vor. Das BMVIT urgierte die Vorlage der ETCS-Strategie jedoch nicht weiter. (TZ 40)

Die ÖBB Holding startete mit 14. Februar 2013 das Projekt „ETCS Strategie 2025+“ mit dem geplanten Projektendtermin 30. Juni 2013. Mit 12. Juni 2013 wurde eine Projekterweiterung beschlossen und das Projekt in „Zugsicherungs- & Betriebsführungssysteme Umsetzungsstrategie 2025+“ umbenannt. Projektziele waren eine konzernweit abgestimmte Umsetzungsstrategie und -pläne für Zugsicherungssysteme und damit verbundene Betriebsführungssysteme für Infrastruktur und Fahrzeuge. Die Erweiterung des Projekts wurde beschlossen, weil neben ETCS auch die bisherigen Zugsicherungssysteme (LZB und PZB) noch bis zu ihrem wirtschaftlichen Lebensende parallel zu betreiben waren. Der Projektabschluss war mit 20. Dezember 2013 geplant. Mit 19. November 2013 wurde eine Projektverlängerung bis ins zweite Quartal 2014 beschlossen. Mit Ende September 2014 lag noch kein beschlossenes Projektergebnis vor. Die mehrfache Verschiebung des Projektendes war jedoch kritisch, weil alle Maßnahmen im Bereich der Infrastruktur und des Rollmaterials auf die strategischen Ziele abzustimmen waren. (TZ 41)

Die gemeinsame Abstimmung der Umsetzung von ETCS zwischen Infrastruktur und Rollmaterial bot mittelfristig Synergien. Der Parallelbetrieb des Zugsicherungssystems ETCS und der Zugbeeinflussungssysteme (PZB und LZB) führte zu Mehrkosten für Wartung und Betrieb bei Rollmaterial und Infrastruktur. (TZ 42)

Für den Einbau des Zugsteuerungssystems ETCS (Gesamtkosten 93,5 Mio. EUR) bewilligten EU und BMVIT der ÖBB-Unternehmensgruppe insgesamt Förderungen von 42,9 Mio. EUR, wovon bis Ende 2013 21,1 Mio. EUR ausbezahlt waren. (TZ 43)

Gemäß zur Zeit der Förderung gültigen Richtlinien durften grundsätzlich nur jene Kosten gefördert werden, die nach Einlangen des Förderungsansuchens entstanden sind. Mehrere der die Grundlage der Zwischenzahlung durch das BMVIT bildenden Rechnungen im Gesamtwert von etwa 10 Mio. EUR waren mit einem vor dem Förderantrag liegenden Datum versehen und nach Auskunft der ÖBB-Unternehmensgruppe anerkannt worden. Das BMVIT stellte hiezu fest, dass die Sonderrichtlinie zur Förderung der Ausrüstung mit ETCS seiner Auffassung nach auf den Zeitpunkt des Einbaues der ETCS-Geräte abstelle. (TZ 43)

Die geänderte ETCS-Ausstattung auf der Nordbahnstrecke und der Entfall des Upgrades auf der Ostbahnstrecke waren aufgrund des technischen Fortschritts nachvollziehbar. Die Meldung über die geänderte Streckenausrüstung war jedoch bis zum Ende der Erhebungen

des RH an Ort und Stelle nicht an die Europäische Kommission erfolgt. (TZ 44)

#### Umwelteffekte des Triebfahrzeugeinsatzes

Die ÖBB-Unternehmensgruppe berücksichtigte bei der Erstellung der Corporate Social Responsibility Strategie auch Themenfelder betreffend Umwelt. (TZ 45)

Die Emissionen von Schadstoffen (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O) in Österreich als auch der Verbrauch von Traktionsstrom für Triebfahrzeuge der ÖBB-Unternehmensgruppe sanken im überprüften Zeitraum. (TZ 46)

Die ÖBB-Unternehmensgruppe war bemüht, durch das im Jahr 2010 begonnene Projekt Energiesparen Einsparungen zu lukrieren. Das Ziel, im Jahr 2014 insgesamt 20 Mio. EUR einzusparen, konnte aufgrund der Änderung von Rahmenbedingungen nicht vollständig erreicht werden. (TZ 47)

Der elektrisch betriebene Bahnverkehr hatte gegenüber dem dieselbetriebenen den Vorteil, dass weniger Lärmmissionen anfielen und dass Bremsenergie rekuperiert werden konnte. Das Fahren mit elektrisch betriebenen Triebfahrzeugen war aus ökologischer Sicht zu bevorzugen. (TZ 48)

Die ÖBB-Unternehmensgruppe bemühte sich, durch Energierückgewinnung bei Bremsvorgängen von Triebfahrzeugen mögliche Energieeinsparungspotenziale umzusetzen. (TZ 49)

## Triebfahrzeugdisposition und Triebfahrzeugbeschaffungen der ÖBB-Unternehmensgruppe in Österreich

### Kenndaten zur ÖBB-Holding AG

	2009	2010	2011	2012	2013	2014 <sup>10</sup>	Veränderung 2009 – 2013
	in Mio. EUR						in %
<b>Konzernabschluss</b>							
Umsatzerlöse	4.828 <sup>2</sup>	5.136 <sup>3</sup>	5.272 <sup>4</sup>	5.244 <sup>5</sup>	5.239 <sup>6</sup>	k.A.	8,5
EBIT	314 <sup>2</sup>	255 <sup>3</sup>	593 <sup>4</sup>	693 <sup>5</sup>	755 <sup>6</sup>	k.A.	140,4
EBT	121 <sup>2</sup>	- 330 <sup>3</sup>	- 28 <sup>4</sup>	67 <sup>5</sup>	103 <sup>6</sup>	k.A.	- 14,9
Eigenkapitalquote	9,3 <sup>2</sup>	6,9 <sup>3</sup>	6,0 <sup>4</sup>	5,9 <sup>5</sup>	6,5 <sup>6</sup>	k.A.	- 30,1
	in Mio. Personen						
<b>Fahrgäste Schiene</b>							
im Fernverkehr	33	34	34	34	34	k.A.	3,0
im Nahverkehr	173	176	175	190	200	k.A.	15,6
<b>gesamt</b>	<b>206</b>	<b>210</b>	<b>209</b>	<b>224</b>	<b>234</b>	<b>k.A.</b>	<b>12,0</b>
	beförderte Nettotonnen in Mio. Tonnen						
<b>Frachtvolumen<sup>1</sup></b>							
im Inland	88,4	97,9	95,9	87,7	83,4	k.A.	- 5,7
im Ausland	31,9	35,0	42,4	40,6	47,6	k.A.	49,2
<b>gesamt</b>	<b>120,3</b>	<b>132,9</b>	<b>138,3</b>	<b>128,3</b>	<b>131,0</b>	<b>k.A.</b>	<b>8,9</b>

### Kenndaten zu Triebfahrzeugen

	2009	2010	2011	2012	2013	2014 <sup>10</sup>	Veränderung 2009 – 2013
	in Mio. EUR						in %
Werte Assembling <sup>7</sup>	18,7	14,6	13,3	7,8	0,0	0,0	- 100,0
Werte Umbauten <sup>7</sup>	14,8	13,4	12,9	15,2	5,0	2,5	- 66,2
	Anzahl						
<b>Flottenstruktur</b>							
Elektro-Streckenloks	732	715	715	705	702	697	- 4,1
Diesel-Streckenloks	215	204	204	204	148	150	- 31,2
Verschubloks	289	289	288	288	276	274	- 4,5
Elektro-Triebwagen	315	314	311	311	311	311	- 1,3
Railjet-Garnituren <sup>8</sup>	19	31	44	51	51	51	168,4
ICE-Garnituren	3	3	3	3	3	3	0,0
Diesel-Triebwagen	184	184	167	162	162	162	- 12,0
diverse Altfahrzeuge	18	19	13	7	5	6	- 72,2
<b>gesamt</b>	<b>1.775</b>	<b>1.759</b>	<b>1.745</b>	<b>1.731</b>	<b>1.658</b>	<b>1.654</b>	<b>- 6,6</b>
	Vollbeschäftigtenäquivalente im Jahresdurchschnitt						
Triebfahrzeugführer (einschließlich -führerinnen)	4.272	4.315	4.211	4.010	3.915	3.855	- 8,4
davon Triebfahrzeugführerinnen	50	53	54	50	48	53	- 4,0
	in Gigawattstunden (GWh) gerundet						
verbrauchter Traktionsstrom <sup>9</sup>	1.659	1.738	1.651	1.567	1.563	k.A.	- 5,8
	in Tonnen						
CO <sub>2</sub> Emissionen	411.701	407.934	384.582	368.983	355.552	k.A.	- 13,6

Rundungsdifferenzen möglich

Legende: k.A.: keine Angaben verfügbar

EBIT Earning Before Interests and Taxes (operatives Ergebnis)

EBT Earning Before Taxes (Ergebnis vor Steuern)

<sup>1</sup> inkl. konzerninterne Verkehre

<sup>2</sup> lt. Geschäftsbericht (GB) 2009

<sup>3</sup> lt. GB 2010

<sup>4</sup> lt. GB 2011

<sup>5</sup> lt. GB 2012

<sup>6</sup> lt. GB 2013

<sup>7</sup> Technische Services GmbH

<sup>8</sup> ohne Loks, da bei E-Streckenloks mitgerechnet

<sup>9</sup> Traktionsstrom für Triebfahrzeuge der ÖBB-Unternehmensgruppe (Loks und Triebwagen) ab Unterwerk

<sup>10</sup> Stand 30. Juni 2014

Quelle: ÖBB-Unternehmensgruppe

## Prüfungsablauf und -gegenstand

1 (1) Der RH überprüfte von Ende April bis Ende November 2014 die Gebarung der ÖBB-Unternehmensgruppe hinsichtlich der Triebfahrzeugdisposition und Triebfahrzeugbeschaffungen in Österreich sowie das BMVIT. Der RH bezog in die Gebarungsprüfung folgende Teilgesellschaften der ÖBB-Unternehmensgruppe mit ein, die für die Bereiche Triebfahrzeugdisposition, Triebfahrzeugbeschaffung sowie für die Triebfahrzeuginstandsetzung, Umbauten und Assembling verantwortlich zeichneten:

- ÖBB-Holding AG,
- ÖBB-Personenverkehr AG,
- Rail Cargo Austria AG,
- ÖBB-Produktion GmbH und
- ÖBB-Technische Services GmbH.

Ergänzend dazu holte der RH bei der ÖBB-Infrastruktur AG sowie beim BMVIT Informationen hinsichtlich der aktuellen und geplanten Streckenausrüstung der österreichischen Schieneninfrastruktur mit dem interoperablen Zugsicherungssystem European Train Control System (ETCS) ein, weil dieses einen wesentlichen Parameter für die Triebfahrzeugdisposition und Triebfahrzeugbeschaffung darstellte. Weitere Auskunftseinholungen erfolgten bei der ÖBB-Business Competence Center GmbH, die für den Konzerneinkauf verantwortlich zeichnete.

Im Vorfeld der gegenständlichen Gebarungsüberprüfung erfolgte die Gebarungsüberprüfung „Einsatzplanung der Lokreihe 1014“ (siehe Bericht des RH, „Einsatzplanung der Lokreihe 1014“, Reihe Bund 2014/14). Diese Gebarungsprüfung war jedoch auf die ÖBB-Produktion GmbH und eine Kleinserie von 18 Triebfahrzeugen beschränkt. Der RH erachtete deshalb und insbesondere aufgrund der bei dieser Gebarungsüberprüfung festgestellten Mängel eine Gebarungsüberprüfung der ÖBB-Unternehmensgruppe hinsichtlich der Triebfahrzeugdisposition und Triebfahrzeugbeschaffungen in Österreich für angebracht, um eine erforderliche Gesamtsicht sicherzustellen. Berührungspunkte der früheren Gebarungsüberprüfung mit der gegenständlichen Gebarungsüberprüfung sind in den TZ 14 (Planungen der ÖBB-Produktion GmbH), 15 (Planungen der Rail Cargo Austria AG) und 16 (Planungen der ÖBB-Holding AG) festgehalten.

(2) Ziel der Gebarungsüberprüfung war die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der Triebfahrzeugdisposition und Triebfahrzeugbeschaffungen der ÖBB-Unternehmensgruppe in Österreich. Prüfungsschwerpunkte waren:



- die Strategie bzw. die strategischen Vorgaben der ÖBB-Holding AG und die Teilstrategien der Tochterunternehmen der ÖBB-Unternehmensgruppe als Basis der Bedarfsplanung,
- die erfolgten und geplanten Triebfahrzeugbeschaffungen sowie deren Finanzierung,
- der Triebfahrzeugeinsatz und die im Zusammenhang stehenden Umweltaspekte sowie
- der Umsetzungsstand des interoperablen Zugsicherungssystems ETCS bei Fahrzeugen und Infrastruktur.

Der überprüfte Zeitraum umfasste die Jahre 2009 bis Mitte 2014.

(3) Die Durchführung der Gebarungsüberprüfung gestaltete sich über mehrere Monate schleppend; im Wesentlichen war dies verursacht durch die schleppende Beantwortung der RH-Anfragen, die erst mit beträchtlicher zeitlicher Verzögerung erfolgte.

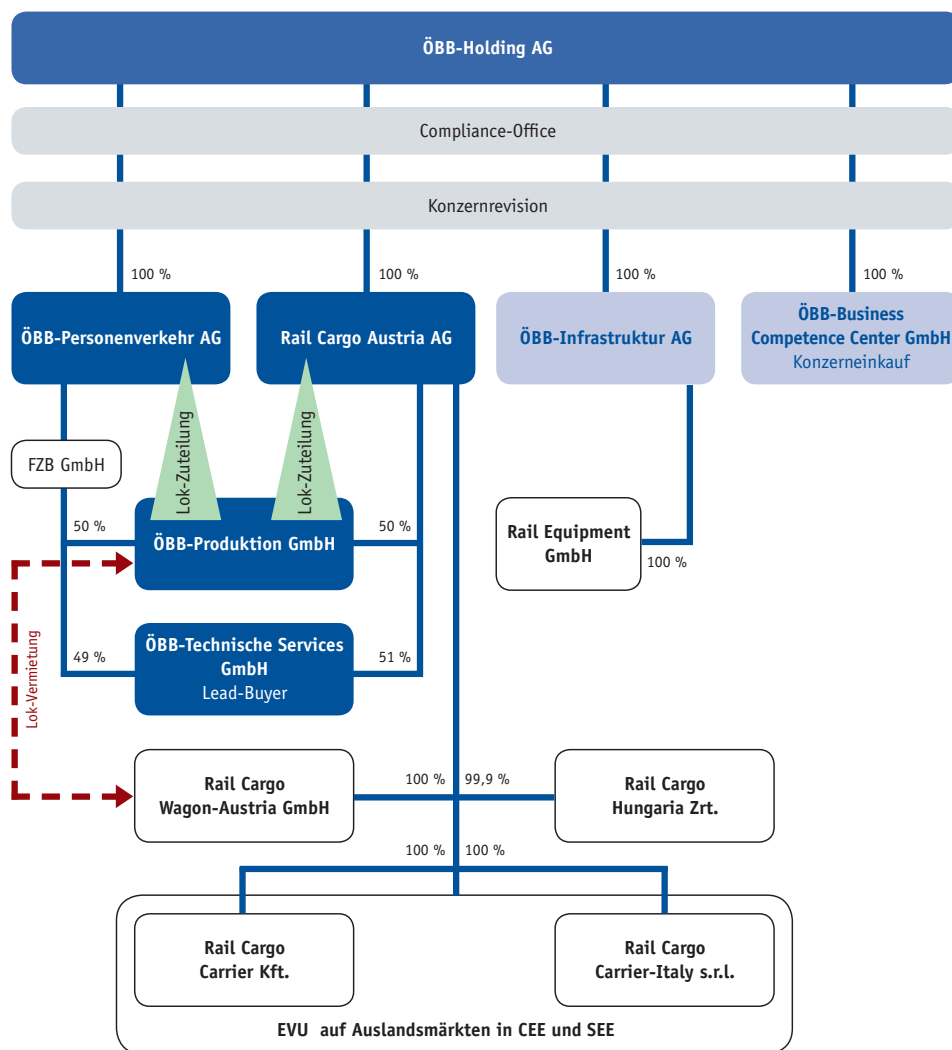
Zu dem im Juni 2015 übermittelten Prüfungsergebnis nahmen das BMVIT im September 2015 und die ÖBB-Holding AG für die ÖBB-Unternehmensgruppe im Juli 2015 Stellung. Der RH erstattete seine Gegenäußerungen im November 2015.

### **Akteure der Triebfahrzeugdisposition und Triebfahrzeugbeschaffung**

- 2.1** Die folgende Abbildung zeigt jene Gesellschaften der ÖBB-Unternehmensgruppe, die – in unterschiedlicher Intensität und Funktion – in die Bereiche Triebfahrzeugbeschaffungen und Triebfahrzeugeinsatz eingebunden waren (jene Gesellschaften, die in die Prüfungshandlungen des RH miteinbezogen waren, sind dunkelblau hinterlegt; jene, bei denen Auskünfte eingeholt wurden, sind hellblau hinterlegt):

## Akteure der Triebfahrzeugdisposition und Triebfahrzeugbeschaffung

Abbildung 1: Akteure Triebfahrzeugbeschaffung und Triebfahrzeugeinsatz



- Legende** (Stand 1. Jänner 2014)
- AG: Aktiengesellschaft
  - CEE: Central and Eastern Europe
  - EVU: Eisenbahnverkehrsunternehmen
  - FZB GmbH: Fahrzeugbetrieb GmbH
  - GV: Güterverkehr
  - Kft.: Gesellschaft mit beschränkter Haftung (Ungarn)
  - PV: Personenverkehr
  - SEE: South-East Europe
  - s.r.l.: Gesellschaft mit beschränkter Haftung (Italien)
  - Zrt.: Private Aktiengesellschaft (Ungarn)

Quelle: ÖBB-Unternehmensgruppe, Darstellung RH

Die Abbildung verdeutlicht die Vielzahl der Akteure (Teilgesellschaften), die konzernweit direkt oder indirekt in die Triebfahrzeugdisposition eingebunden waren. Der Triebfahrzeugbedarf der Auslandstöchter der Rail Cargo Austria AG floss nur insoweit in die Beurteilung des RH ein, als diese qualitative und quantitative Auswirkungen auf den Triebfahrzeugbedarf der Rail Cargo Austria AG entfalteten.

Von den insgesamt 1.654 Triebfahrzeugen (Stand 30. Juni 2014) waren 965 Stk. (rd. 58,3 %) der ÖBB-Produktion GmbH und 528 Stk. (rd. 32,0 %) der ÖBB-Personenverkehr AG zugeordnet. Der Rest der Triebfahrzeugflotte verteilte sich auf die Rail Cargo Wagon-Austria GmbH (104 Stk. bzw. 6,3 %), Rail Equipment GmbH (32 Stk. bzw. 1,9 %), Rail Cargo Hungaria Zrt. (19 Stk. bzw. 1,1 %) sowie auf die ÖBB-Technische Services GmbH und die Fahrzeugbetrieb (FZB) GmbH (jeweils 3 Stk. bzw. 0,2 %); im Einzelnen siehe Tabellen 28 bis 31 im Anhang.

- 2.2** Der RH verwies kritisch auf die Vielzahl an Akteuren, die in die Bereiche Triebfahrzeugdisposition und Triebfahrzeugbeschaffung eingebunden waren. Dies trug zur Komplexität der Prozesse bei. Dies galt insbesondere für den Umstand, dass die Triebfahrzeuge anlagenmäßig auf insgesamt sieben Gesellschaften der ÖBB-Unternehmensgruppe zugeordnet waren.

Der RH empfahl der ÖBB-Unternehmensgruppe, ehestmöglich eine Bereinigung bzw. Straffung der anlagenmäßigen Zuordnung von Triebfahrzeugen zu veranlassen, um die Anzahl notwendiger Schnittstellen und vertraglicher Zuordnungsregelungen zu reduzieren.

- 2.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Unternehmensgruppe werde die Einschätzung des RH nicht geteilt, wonach eine Straffung der anlagenmäßigen Zuordnung von Triebfahrzeugen zu einer Reduktion der Anzahl der notwendigen Schnittstellen führen werde. Wichtiger sei die Integration der für den Einsatz der Triebfahrzeuge maßgeblichen Prozesse in den Teilkonzernen.*

- 2.4** Der RH entgegnete, dass die Triebfahrzeuge insgesamt sieben Teilgesellschaften und drei Teilkonzernen anlagenmäßig zugeordnet waren. Der Ankauf bzw. die Zuordnung von Triebfahrzeugen zur Rail Cargo Wagon-Austria GmbH erfolgte überwiegend aus steuerlichen Überlegungen und brachte bei dem von der ÖBB-Unternehmensgruppe ins Treffen geführten Einsatz der Triebfahrzeuge keine prozessualen Vorteile. Vielmehr mussten die Triebfahrzeuge an die ÖBB-Produktion GmbH verliehen werden. Selbst innerhalb des Teilkonzerns ÖBB-Personenverkehr AG waren die Triebfahrzeuge zwei unterschiedlichen Rechtsträgern zugeordnet.

Im Übrigen wies der RH darauf hin, dass die ÖBB-Unternehmensgruppe beginnend mit September 2014 aus strategischen Überlegungen selbst eine Bündelung von Triebfahrzeugen in der ÖBB-Produktion GmbH – deren Rolle als operative Traktionseinheit und zentraler Assetmanager der Triebfahrzeuge der ÖBB-Unternehmensgruppe entsprechend – erwogen hatte.

## Strategische Leitlinien auf Konzernebene

### Konzernstrategie und Strategieabstimmung

**3.1** (1) Gemäß Bundesbahngesetz<sup>3</sup> hatte die ÖBB-Holding AG für die strategische Ausrichtung im Konzern zu sorgen und zeichnete insbesondere für die Gesamtkoordination der Erstellung und Umsetzung der Unternehmensstrategien der Konzerngesellschaften verantwortlich. Ebenso hatte sie die Transparenz der eingesetzten öffentlichen Mittel sicherzustellen.

Aus den dem RH auszugsweise übermittelten Konzept- und Strategiepapieren einzelner Teilgesellschaften (ÖBB-Produktion GmbH, ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG) waren keine Ansatzpunkte für übergeordnete, konzernstrategische Zielsetzungen betreffend Triebfahrzeugdisposition und Triebfahrzeugbeschaffungen ableitbar.

(2) Die ÖBB-Holding AG führte gegenüber dem RH zu den fehlenden konzernstrategischen Überlegungen aus, dass die operative Verantwortung stets beim jeweils verantwortlichen Teilkonzern liege und demgemäß auch dort die Entscheidungen betreffend „Rolling-Stock“ (gesamtes Rollmaterial wie Waggons und Triebfahrzeuge) getroffen würden. Der Prozess werde bei gesellschaftsübergreifenden Themen (wie z.B. auch Triebfahrzeugbeschaffungen) durch den Bereich Strategie und Unternehmensentwicklung der ÖBB-Holding AG begleitet. Als Diskussionsbasis würden die Geschäftsfeldstrategie, mittelfristige Planungen und die jährlichen Budgets dienen. Ansonsten erfolge eine Einbindung der ÖBB-Holding AG im Zuge der Beschlussfassung von Investitionen auf Basis der geltenden Genehmigungserfordernisse.

(3) Im November 2009 beantragte der damalige Vorstand der ÖBB-Holding AG im Aufsichtsrat die Beschlussfassung einer neuen, umfassenden „Strategie des ÖBB-Konzerns“ (in weiterer Folge kurz: „Strategie 2009“). Diese sah für den Zeitraum 2010 bis 2015 im Hinblick auf die Beschaffung von Triebfahrzeugen bspw. die Neubeschaffung von Streckenlokomotiven (geplantes Investitionsvolumen rd. 300 Mio. EUR) sowie weitere Investitionen in Railjet-Garnituren (geplantes Investi-

<sup>3</sup> § 4 Abs. 2 Z 1 Bundesbahngesetz i.d.g.F.

tionsvolumen rd. 593 Mio. EUR) vor. Wegen einer Reihe offener Fragen, die von den Mitgliedern des Aufsichtsrats nicht näher spezifiziert wurden, unterblieb eine Beschlussfassung der „Strategie 2009“ durch den Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG.

(4) Infolge des Wechsels des Vorstandsvorsitzenden der ÖBB-Holding AG (Mitte 2010) erfolgte die Beschlussfassung einer verbindlichen Konzernstrategie schlussendlich im September 2011 in Form der Konzernstrategie „FIT-2015“. Hinsichtlich der Triebfahrzeugflotte enthielt die Strategie „FIT-2015“ eine allgemeine Zielsetzung zur „Beschaffung von Neufahrzeugen“. Zur Triebfahrzeugdisposition waren „Maßnahmen zur Optimierung der Produktionssysteme und des Instandhaltungsmanagements“ vorgesehen. Details sollten erst in gesonderten Konzernprojekten präzisiert werden (siehe TZ 4).

(5) Damit war zwischen November 2009 und September 2011 unklar, auf welcher Konzernstrategie die Teilkonzerne aufbauen sollten. Auf Anfrage des RH konnte die ÖBB-Holding AG nicht schlüssig darlegen, welche Konzernstrategie in diesem Zeitraum verbindlich war. Die unklaren konzernstrategischen Grundlagen im Zeitraum November 2009 bis September 2011 führten auf Ebene der Teilgesellschaften zu strategischen Unsicherheiten wie etwa im Zusammenhang mit geplanten Investitionen in Triebfahrzeuge (siehe TZ 14, 26) oder mit dem geplanten Auslands-Engagement der ÖBB-Personenverkehr AG (siehe TZ 18).

(6) Ein von der ÖBB-Holding AG im März 2014 gestartetes Konzernprojekt „Triebfahrzeugstrategie 2035“ sollte die Grundlagen für ein künftiges Beschaffungsprogramm für Triebfahrzeuge im ÖBB-Konzern schaffen. Das Projekt war zum Zeitpunkt der Erhebungen an Ort und Stelle (Oktober 2014) noch nicht abgeschlossen (siehe TZ 16).

**3.2** Der RH stellte kritisch fest, dass im Zeitraum November 2009 bis September 2011 unklar war, welche Konzernstrategie die Grundlage für Triebfahrzeugbeschaffungen und die Triebfahrzeugdisposition der operativ tätigen Teilgesellschaften bildete. Diese „strategische Lücke“ trug – vor allem auf Ebene der Teilgesellschaften – zur Entstehung strategischer Unsicherheiten bei. Ebenso kritisierte der RH, dass – im Hinblick auf Triebfahrzeugbeschaffungen und die Triebfahrzeugdisposition – eine abgestimmte Strategiekaskade zwischen der Konzernstrategie und den Teilgesellschaften der operativ tätigen Teilgesellschaften der ÖBB-Unternehmensgruppe fehlte. Zugleich anerkannte er, dass die ÖBB-Holding AG mit dem Konzernprojekt „Triebfahrzeugstrategie 2035“ ab März 2014 einen konzernweiten Abstimmprozess zu Triebfahrzeugbeschaffungen eingeleitet hatte.

Der RH empfahl der ÖBB-Holding AG, die Kontinuität einer verbindlichen Konzernstrategie jederzeit und zweifelsfrei – als strategischer Rahmen für die Teilstrategien und Managemententscheidungen der Teilgesellschaften der ÖBB-Unternehmensgruppe – sicherzustellen, um das Risiko eines strategischen Auseinanderdriftens zu minimieren.

Überdies empfahl der RH der ÖBB-Unternehmensgruppe, insbesondere bei wesentlichen und erfolgskritischen Teilbereichen wie Triebfahrzeugdisposition und Triebfahrzeugbeschaffungen eine konzernweit abgestimmte Strategiekaskade zwischen Konzernstrategie und den Teilstrategien der operativ tätigen Teilgesellschaften zu verwirklichen, indem etwa Festlegungen in den Teilstrategien mit den übergeordneten Zielsetzungen in der Konzernstrategie verknüpft werden.

- 3.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Unternehmensgruppe sei für den Bereich der bestellten Verkehrsleistungen (überwiegend Nahverkehr) die Erarbeitung einer Flottenstrategie ohne Abstimmung mit dem Besteller der Verkehrsleistung nicht zielführend, weil dabei stets die funktionale und kapazitive Anforderung an das Fahrzeug im Vordergrund stehe. Ziel sei es dabei, die wirtschaftlich günstigste Lösung zu entwickeln. Sofern Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs in Zukunft über wettbewerbliche Verfahren vergeben würden, seien die Anforderungen der Auftraggeber zu berücksichtigen. Eine Abstimmung der einzusetzenden Fahrzeuge mit dem Auftraggeber im Vorfeld der Ausschreibung sei dann aus rechtlichen Gründen nicht möglich.*

*Für das Segment Personenfernverkehr strebe die ÖBB-Unternehmensgruppe eine Flottenhomogenisierung an. Daher sei die Beschaffung von neun zusätzlichen Railjet-Garnituren sowohl aus Marktsicht als auch aus betriebswirtschaftlicher Sicht sinnvoll. Zukünftig könne aufgrund geänderter Zulassungsbestimmungen nur eine neu zu entwickelnde Fernverkehrsplattform beschafft werden. Die Entwicklung einer Flottenstrategie unter Berücksichtigung dieses Umstands sei aktuell in Ausarbeitung und werde vor dem nächsten Beschaffungsprozess in diesem Segment fertiggestellt.*

*Durch die Beschaffung der E-Streckenloks der Baureihen 1016/1116/1216 habe eine Bauartbereinigung und Flottenverjüngung stattgefunden. Da weiters durch den krisenbedingten Rückgang im Güterverkehr keine Beschaffung abzusehen war, sei auch keine kontinuierliche strategische Bedarfsevaluierung erfolgt. Bei den Triebfahrzeugen sei für das Segment E-Streckenloks in den Jahren 2014/2015 eine strategische Betrachtung durchgeführt worden, die als Grundlage für zukünftige Investitionen diene. Für Verschubtriebfahrzeuge und für Diesel-Streckenloks erfolge – induziert durch das hohe Durchschnittsalter und*

*den Fahrzeugzustand der aktuell in Einsatz befindlichen Fahrzeuge – eine strategische Betrachtung final bis spätestens 2016.*

- 3.4 Der RH stellte gegenüber der ÖBB-Unternehmensgruppe klar, dass er weder die Erarbeitung einer Flottenstrategie ohne Abstimmung mit dem Besteller der Verkehrsleistung noch die Abstimmung der einzusetzenden Fahrzeuge mit dem Auftraggeber im Vorfeld von Ausschreibungen empfohlen hatte. Vielmehr wäre gerade wegen der unterschiedlichen Herausforderungen der operativ tätigen Teilkonzerne für Teilbereiche wie Triebfahrzeugdisposition und Triebfahrzeugbeschaffung eine konzernweit abgestimmte Strategiekaskade zweckmäßig. Zugleich würdigte der RH die bereits eingeleiteten und künftig geplanten Maßnahmen einer konzernweit abgestimmten Flottenentwicklung positiv.

#### Konzernprojekte

- 4.1 (1) Konzernprojekte waren Projekte, die aufgrund ihres Investitionsvolumens, ihrer konzernstrategischen Zielsetzungen, ihrer Auswirkungen auf die Konzernstruktur oder ihrer gesellschaftsübergreifenden Eigenschaft wesentliche Auswirkungen auf die gesamte ÖBB-Unternehmensgruppe hatten.

Die Zusammenarbeit der ÖBB-Holding AG mit den operativ tätigen Teilgesellschaften war in konzernweit gültigen Konzernrichtlinien geregelt. Die „Konzernrichtlinie Strategie“ sah ab der Fassung vom September 2011 vor, dass einmal jährlich eine Liste mit sämtlichen Konzernprojekten zu erstellen und dem Vorstand der ÖBB-Holding AG zur Kenntnis zu bringen war. Die ÖBB-Holding AG übermittelte dem RH eine Liste der Konzernprojekte mit Stand 12/2013<sup>4</sup>.

(2) Mit der am 4. März 2013 vom Vorstand der ÖBB-Holding AG beschlossenen Änderung der „Konzernrichtlinie Strategie“ wurde die Regelung betreffend Konzernprojekte dahingehend verschärft, dass die Liste der Konzernprojekte fortan ausdrücklich vom Vorstand der ÖBB-Holding AG zu beschließen war. Derartige Beschlussfassungen waren bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung unterblieben. Die ÖBB-Holding AG führte dazu aus, dass Konzernprojekte mitunter längerfristige Umsetzungshorizonte aufwiesen und daher stets anlassbezogen beschlossen würden.

(3) Obwohl die ÖBB-Holding AG ein strategisches Performancemanagement<sup>5</sup> und ein Initiativen-Portfoliomanagement eingerichtet hatte, war

<sup>4</sup> Eine Übermittlung entsprechender Listen aus Vorperioden unterblieb.

<sup>5</sup> Einführung des Strategischen Performancemanagement mit Änderung der Konzernrichtlinie Strategie ab März 2013; davor Projektportfoliomanagement (ab September 2011).

die inhaltliche, budgetäre und terminliche Abgrenzung von Konzernprojekten mit individuellen Projektinitiativen der operativ tätigen Teilgesellschaften in den Jahren 2009 bis 2013 nur punktuell nachvollziehbar (zum Teil fehlten Projektstatusberichte, Projektabschlussberichte, Soll-Ist-Vergleiche der Projektkosten sowie der Erfüllungsgrad der angestrebten Projektziele). Dies galt mitunter auch für Projekte, die unmittelbare bzw. mittelbare Auswirkungen auf die Triebfahrzeugdisposition und Triebfahrzeugbeschaffungen hatten<sup>6</sup>.

(4) Ergänzend zur Liste der Konzernprojekte übermittelte die ÖBB-Holding AG dem RH die Projektübersicht „Priorisierung Initiativen“ (August 2014) sowie einen Aktivitätenbericht zu den konzernweit laufenden Projektinitiativen (September 2014). Beide Papiere sollten eine verbesserte Gesamtübersicht über alle in der ÖBB-Unternehmensgruppe aktuell laufenden Projektinitiativen gewährleisten. Sie enthielten u.a. auch für die Triebfahrzeugdisposition und Triebfahrzeugbeschaffungen relevante Konzernprojekte (insbesondere „Triebfahrzeugstrategie 2035“ und „Zugsicherungs- und Betriebsführungskonzepte 2025+“).

- 4.2** Der RH bemängelte, dass die inhaltliche, budgetäre und terminliche Abgrenzung und Entwicklung von Konzernprojekten mit individuellen Projektinitiativen der operativ tätigen Teilgesellschaften in den Jahren 2009 bis 2013 nur bedingt nachvollziehbar war. Ebenso kritisierte er, dass die vom Vorstand der ÖBB-Holding AG im März 2013 mit einer Änderung der „Konzernrichtlinie Strategie“ eingeführte Verpflichtung zur Beschlussfassung einer Gesamtliste aller Konzernprojekte bislang unterblieb. Zugleich anerkannte der RH, dass die ÖBB-Holding AG ab 2014 ihre Bemühungen zur Verbesserung der Gesamtsteuerung und Priorisierung von Konzernprojekten verstärkte.

Der RH empfahl der ÖBB-Unternehmensgruppe, in Anwendung der „Konzernrichtlinie Strategie“, einmal jährlich eine Gesamtliste der Konzernprojekte – einschließlich jener für die Triebfahrzeugdisposition und Triebfahrzeugbeschaffungen relevanten Projekte – vom Vorstand der ÖBB-Holding AG beschließen zu lassen. Gerade wegen der langen Umsetzungsfristen einzelner Konzernprojekte erachtete der RH eine formale Beschlussfassung durch den Vorstand der ÖBB-Holding AG im Sinne der Nachvollziehbarkeit und Nachhaltigkeit der Gesamtsteuerung als zweckmäßig. Er empfahl weiters, künftig alle Konzernprojekte hinsichtlich:

<sup>6</sup> verhältnismäßig gute Übersicht beim Konzernprojekt „Neuordnung Produktion“ (siehe TZ 12), verbesserungswürdige Übersicht etwa bei den Konzernprojekten „Triebfahrzeugstrategie 2035“ (siehe TZ 16) und „Zugsicherungs- und Betriebsführungskonzepte 2025+“ (siehe TZ 42).



**Triebfahrzeugdisposition und Triebfahrzeugbeschaffungen der ÖBB-Unternehmensgruppe in Österreich**

- der Vollständigkeit der Projektdokumentation<sup>7</sup>,
  - Soll-Ist-Vergleichen der Projektkosten und des Projektfortschritts,
  - der inhaltlichen Verknüpfung mit Projektinitiativen auf Ebene der operativ tätigen Teilgesellschaften sowie
  - der Erfüllung der angestrebten Projektziele
- zu überwachen.

**Flottenstruktur und Flottenentwicklung**

## Übersicht

5 Die Triebfahrzeugflotte der ÖBB-Unternehmensgruppe setzte sich im wesentlichen aus Loks (Zug- bzw. Schubfahrzeuge für Waggons<sup>8</sup>) und Triebwagen (Triebfahrzeuge zur Personenbeförderung mit eigenem Antrieb<sup>9</sup>) zusammen. Eine gewisse Sonderstellung nahm dabei der Railjet ein, der als Triebzug (Zugkombination aus Steuerwagen, Mittelwagen und Lok<sup>10</sup>) verkehrte. Die Flottengröße verringerte sich im Zeitraum 2009 bis 2013 um 117 Triebfahrzeuge bzw. um 6,6 % (siehe Tabellen 28 bis 31 sowie Abbildungen 6 und 7 im Anhang). Mitte 2014 verfügte die ÖBB-Unternehmensgruppe insgesamt über 1.654 Triebfahrzeuge, die sich in folgende Triebfahrzeug-Kategorien gliederten:

<sup>7</sup> insbesondere Projektaufträge, Projektstatusberichte und Projektabschlussberichte

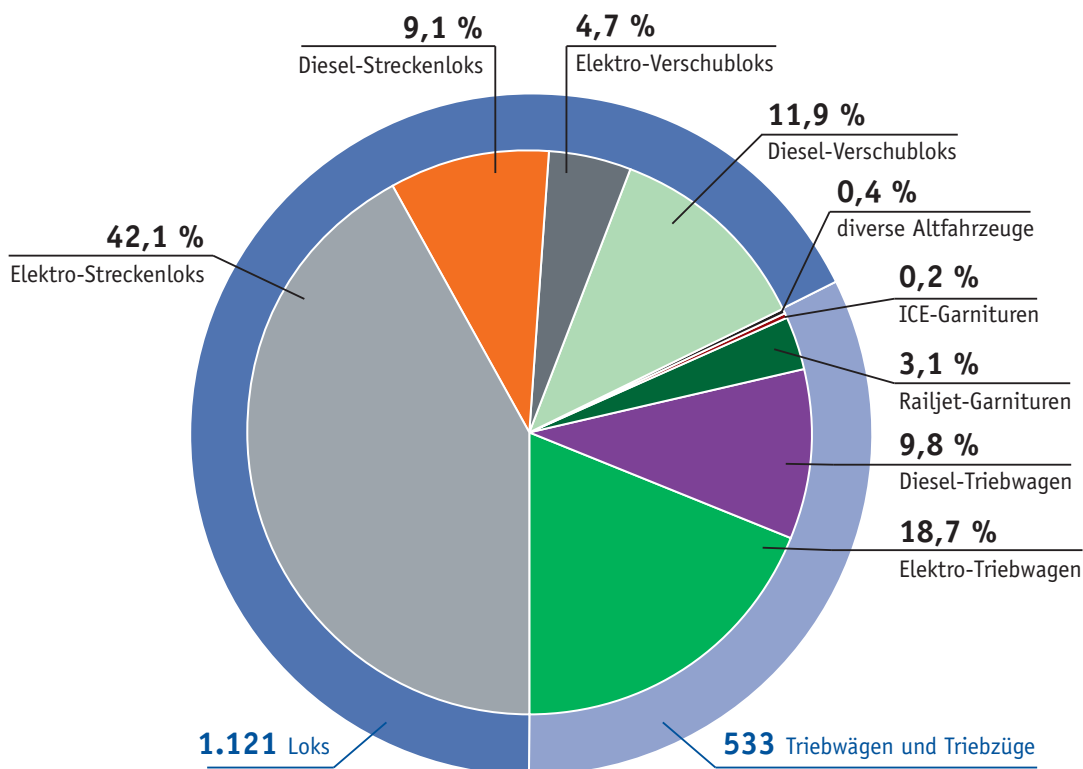
<sup>8</sup> Triebfahrzeuge zur Beförderung von Waggons.

<sup>9</sup> Triebfahrzeuge für die Verwendung im Personenverkehr, deren Antriebskomponenten in der Regel über die gesamte Fahrzeuglänge verteilt sind und die zugleich auch Platz für Fahrgäste bieten.

<sup>10</sup> nähere Details siehe Glossar

Flottenstruktur und Flottenentwicklung

Abbildung 2: Flottenstruktur nach Triebfahrzeugkategorien



Quellen: ÖBB-Unternehmensgruppe; Darstellung RH (Rundungsdifferenzen möglich)

Im folgenden Abschnitt (TZ 6, 7) werden Struktur und Entwicklung der Lokflotte sowie der Triebwagen- und Triebzugflotte näher analysiert und beurteilt.

Lokflotte

**6.1** (1) Die Lokflotte der ÖBB-Unternehmensgruppe umfasste 1.121 Triebfahrzeuge (Stand Mitte 2014). Sie setzte sich aus 697 Elektro-Streckenloks (in weiterer Folge E-Streckenloks) und 150 Diesel-Streckenloks zusammen. Daneben gab es 196 Diesel- und 78 E-Verschubloks. Die Lokflotte war insgesamt fünf Teilgesellschaften zugeordnet, wobei der Schwerpunkt (rd. 88,5 % aller Loks) bei der ÖBB-Produktion GmbH lag (Zuordnung der Lokflotte siehe Tabellen 28 und 29 sowie Abbildung 6 im Anhang).

**Tabelle 1: Flottenalter der wichtigsten Lok-Baureihen**

Baureihe Stand 1. Jänner 2014	Anzahl	Antriebssystem	Bauzeit	durchschnittl. Flottenalter
				in Jahren
<b>Elektro-Streckenloks</b>				
1016 (Taurus)	50	Elektrisch 1-System	2000–2001	13,5
1116 (Taurus)	282	Elektrisch 2-Systeme	2000–2006	10,9
1216 (Taurus)	50	Elektrisch 3-Systeme	2006–2008	7,0
1142	89	Elektrisch 1-System	1969–1977	39,8
1144	209	Elektrisch 1-System	1978–1995	28,0
<b>Diesel-Streckenloks</b>				
2016 (Hercules)	100	Verbrennungsmotor Diesel	2002–2004	11,2
2043	21	Verbrennungsmotor Diesel	1964–1977	42,5
2143	27	Verbrennungsmotor Diesel	1965–1977	40,9
<b>Elektro Verschubloks</b>				
1063	48	Elektrisch 1-System	1983–1991	26,0
1064	10	Elektrisch 1-System	1984–1990	27,2
1163	20	Elektrisch 1-System	1994–1995	19,4
<b>Diesel-Verschubloks</b>				
2067	47	Verbrennungsmotor Diesel	1959–1977	44,2
2068	58	Verbrennungsmotor Diesel	1989–1994	20,7
2070 (Hector)	90	Verbrennungsmotor Diesel	2001–2003	11,8

Quellen: ÖBB-Produktion GmbH; Darstellung RH

(2) Das mengenmäßige Fundament der Lokflotte bildete die Taurus-Lokfamilie (Baureihen 1016, 1116 und 1216). Dabei handelte es sich um schnell laufende Elektro-Universal-Lokomotiven (230 km/h)<sup>11</sup>, die über Wendezugsteuerungen und Einrichtungen zur Energierückspeisung (auch als Rekuperation bezeichnet) verfügten. 282 Loks der Baureihen 1116 und 50 Loks der Baureihe 1216 waren hinsichtlich des Traktionsstromes mehrsystemfähig<sup>12</sup> und beherrschten sowohl das interoperable Zugsicherungssystem ETCS (siehe TZ 40 bis 45) als auch weitere länderspezifische Zugsicherungssysteme; sie konnten damit auch im Ausland eingesetzt werden.

<sup>11</sup> Leistung 6.400 kW, zugelassene Höchstgeschwindigkeit 230 km/h, Anfahrzugkraft: 300 kN

<sup>12</sup> Baureihe 1116: Wechselstrom, 15 kV, 16,7 Hz und 25 kV, 50 Hz; 1216 zusätzlich Gleichstrom

(3) Daneben gelangten die Altbaureihen 1142 und 1144 (durchschnittliches Flottenalter 39,8 bzw. 28,0 Jahre<sup>13</sup>) zum Einsatz. Sie waren mit Wendezugsteuerungen nachgerüstet worden, jedoch verfügten sie weder über Mehrsystemfähigkeit noch Einrichtungen zur Energierückspeisung. Ihr Einsatz war im Wesentlichen auf Österreich beschränkt.

Angesichts einer üblichen technischen Nutzungsdauer von 40 Jahren bei E-Streckenloks hatten einzelne Loks dieser Baureihen bereits die wirtschaftlich bzw. technisch zweckmäßige Nutzungsdauer erreicht und wiesen extrem hohe Laufleistungen auf<sup>14</sup>. Dies bedeutete, dass zur Aufrechterhaltung der Einsatzfähigkeit investitionsintensive Instandhaltungsarbeiten (ÖBB-intern auch als Ausbesserungen bezeichnet)<sup>15</sup> anstanden, die mit dem bisher üblichen finanziellen und arbeitstechnischen Aufwand nicht mehr geleistet werden konnten und mit unverhältnismäßig langen Stillstandzeiten (mehrere Wochen bis Monate) verbunden waren. Im Zeitraum 2009 bis 2014 wurden insgesamt sechs Loks der Baureihe 1144 umfangreichen Ausbesserungen unterzogen. Mittelfristig (Zeitraum 2015–2017) werden für weitere 17 Loks umfangreiche Ausbesserungen erwartet. Die Kosten je Lok sind individuell zu kalkulieren. Nach Auskünften der ÖBB-Produktion GmbH ist im Durchschnitt von rd. 250.000 EUR pro Lok auszugehen.

(4) Bei den Diesel-Streckenloks setzte die ÖBB-Unternehmensgruppe überwiegend die Baureihe 2016 „Hercules“ ein. Sämtliche Loks der Altbaureihen (2043, 2143) hatten bereits die technisch bzw. wirtschaftlich zweckmäßige Nutzungsdauer von üblicherweise 30 Jahren bei Diesellokomotiven überschritten und wurden großteils nur mehr als Zugfahrzeuge für Arbeitszüge der Streckeninstandhaltung eingesetzt.

(5) Als Vershubloks gelangten in den Verschiebezentren elektrische Vershubloks (Baureihen 1063, 1064, 1163) und in der Fläche überwiegend dieselbetriebene Vershubloks zum Einsatz (Baureihen 2067, 2068, 2070). Der Bedarf an Vershubloks war zwar tendenziell rückläufig, doch zeichneten sich auch in dieser Lok-Kategorie notwendige

<sup>13</sup> Die Baureihe 1144 wurde in einem Zeitraum von rd. 17 Jahren produziert (1978–1995). 44 Stk. (rd. 21 %) wiesen im Jahr 2014 ein Alter von mehr als 35 Jahren auf.

<sup>14</sup> Baureihe 1142: 10 Stk. über 4 Mio. km, 19 Stk. über 5 Mio. km  
Baureihe 1144: 24 Stk. über 4 Mio. km, 52 Stk. über 5 Mio. km, 60 Stk. über 6 Mio. km, 10 Stk. über 7 Mio. km

<sup>15</sup> Haupt- und umfangreiche Teilausbesserungen umfassten in der Regel den Austausch bzw. umfassende Aufbereitung wesentlicher Komponenten, wie z.B. Motore, Getriebe, Radsätze etc. Mitunter erfolgte zugleich eine Neulackierung. Zahlreiche Komponenten und Ersatzteile der Altbaureihen wurden vom Hersteller nicht mehr angeboten und mussten in den Werkstätten der ÖBB-Unternehmensgruppe zum Teil von Hand (z.B. Motorenwicklungen) rekonstruiert bzw. aufgearbeitet werden.

Ersatzbeschaffungen infolge der Erreichung der wirtschaftlich bzw. technisch zweckmäßigen Nutzungsdauer der Fahrzeuge ab.

(6) Eine Analyse jener Triebfahrzeuge, die zwar theoretisch verfügbar waren, aber infolge mangelnder Einsatzfähigkeit, der Überschreitung der technisch bzw. wirtschaftlich zweckmäßigen Nutzungsdauer oder Unfallschäden abgestellt und damit für einen fahrplanmäßigen Einsatz nicht mehr geeignet waren, zeigte folgende Entwicklung:

**Tabelle 2: Entwicklung nicht einsetzbarer Triebfahrzeuge**

	2009	2010	2011	2012	2013	2014 (30. Juni)	Veränderung 2009 bis 2013
	Anzahl						in %
Elektro-Streckenloks	20	17	19	44	35	37	75,0
Diesel-Streckenloks	67	60	74	92	64	30	- 4,5
<b>Summe</b>	<b>87</b>	<b>77</b>	<b>93</b>	<b>136</b>	<b>99</b>	<b>67</b>	<b>13,8</b>

Quellen: ÖBB-Unternehmensgruppe; Darstellung RH

Durch punktuelle Fahrzeugverkäufe und Verschrottungen konnte die Anzahl der nicht einsetzbaren Triebfahrzeuge vom Höchststand im Jahre 2012 (136 Triebfahrzeuge) bis Mitte 2014 auf 67 Triebfahrzeuge verringert werden.

(7) Zur Bestimmung des künftigen Bedarfs an Triebfahrzeugen, somit auch der Lokflotte, hatte die ÖBB-Unternehmensgruppe im März 2014 ein Konzernprojekt „Triebfahrzeugstrategie 2035“ (siehe TZ 16) gestartet, das zur Zeit der Erhebungen an Ort und Stelle (Oktober 2014) noch nicht abgeschlossen war.

- 6.2** Der RH wies darauf hin, dass einzelne E-Streckenloks der Altbaureihen 1142 und 1144, ob ihres Durchschnittsalters von 39,8 Jahren bzw. 28,0 Jahren,<sup>16</sup> zum Teil bereits die wirtschaftlich bzw. technisch zweckmäßige Nutzungsdauer erreicht hatten. Letzteres galt auch für sämtliche Diesel-Streckenloks der Altbaureihen 2043 (Durchschnittsalter 42,5 Jahre) und 2143 (Durchschnittsalter 40,9 Jahre) sowie für die Schubloks der Baureihe 2067 (Durchschnittsalter 44,2 Jahre). Weiters bemängelte der RH, dass im Zeitraum 2009 bis Mitte 2014 bis zu 136 Loks infolge von zustandsbedingten Abstellungen nicht mehr im fahrplanmäßigen Betrieb eingesetzt werden konnten.

Der RH empfahl der ÖBB-Unternehmensgruppe, Loks, deren Einsatzfähigkeit sowohl aus wirtschaftlichen als auch aus technischen Über-

<sup>16</sup> Die Baureihe 1144 wurde in einem Zeitraum von rd. 17 Jahren produziert (1978–1995). 44 Stk. (rd. 21 %) wiesen im Jahr 2014 ein Alter von mehr als 35 Jahren auf.

legungen nicht mehr zweckmäßig aufrecht zu erhalten ist, zu verwerten. Im Falle des Scheiterns von Verkaufsbemühungen wären nicht mehr einsatzfähige Fahrzeuge – nach Entnahme allenfalls benötigter Bauteile – einer fachgerechten Entsorgung zuzuführen, um etwa Umweltschäden hintanzuhalten.

Weiters empfahl der RH, in Übereinstimmung mit der Konzernstrategie „FIT-2015“ und den aktuellen Überlegungen zum Konzernprojekt „Triebfahrzeugstrategie 2035“ den künftigen Bedarf an Strecken- und Verschubloks ehestmöglich konzernweit festzulegen. Dabei wären sowohl Kosten-Nutzen-Effekte zu analysieren als auch die bestehenden Finanzierungsmöglichkeiten zu prüfen, um rechtzeitig budgetäre Vorsorgen treffen zu können. Hinsichtlich der konzernstrategischen Abstimmung verwies der RH auf seine Empfehlungen zu TZ 14 (Bedarfsplanung Lokflotte) und TZ 16 („Triebfahrzeugstrategie 2035“).

#### Triebwagen- und Triebzugflotte

- 7.1** Die ÖBB-Personenverkehr AG verfügte Mitte 2014 über eine Flotte von rd. 533<sup>17</sup> Triebwagen und Triebzügen. Dabei war – nach dem primären Einsatzzweck – zwischen der Nah- und Regionalverkehrsflotte und der Fernverkehrsflotte zu unterscheiden (Details zur Entwicklung der Triebwagen und Triebzugflotte sind der Tabelle 30 und der Abbildung 7 im Anhang zu entnehmen).

#### Triebwagen der Nah- und Regionalverkehrsflotte

Als Nah- und Regionalverkehrstriebwagen mit elektrischem Antrieb gelangten neben den 188 Fahrzeugen der Baureihe Talent (Reihe 4023, 4024, 4124, durchschnittliches Flottenalter rd. 7,9 Jahre) 119 Fahrzeuge der Altbaureihe 4020 zum Einsatz. Im Gegensatz zur Fahrzeugreihe Talent verfügten die Triebwagen der Reihe 4020 weder über barrierefreie Einstiege noch über eine Klimatisierung des Fahrgastraumes. Mit einem durchschnittlichen Flottenalter von rd. 31,8 Jahren standen die Fahrzeuge der Reihe 4020 am Ende ihres Lebenszyklus und mussten – nach Angabe der ÖBB-Personenverkehr AG – ebenso wie die lokbespannten CRD-Wendezüge<sup>18</sup> mittelfristig<sup>19</sup> durch Neufahrzeuge ersetzt

<sup>17</sup> Zwei Triebwagengarnituren waren der ÖBB-Technische Services GmbH zugeordnet.

<sup>18</sup> CRD steht für „Corporate-Re-Design“; diese Wagen wurden aus bestehenden Reisezugwagen umgebaut und durch einen Steuerwagen ergänzt. Zusammen mit herkömmlichen Loks werden sie als „City-Shuttle-Wendezüge“ im Nah- und Regionalverkehr eingesetzt.

<sup>19</sup> Reihe 4020 (schrittweise Ausmusterung in den Jahren 2015 bis 2026 geplant), lokbespannte CRD-Wendezüge (schrittweise Ausmusterung in den Jahren 2013 bis 2023 geplant)

werden. Ab 2015 sollten dabei Triebwagen des Typs Desiro ML (Cityjet) zum Einsatz gelangen. Sechs weitere Altfahrzeuge gelangten bei Nostalgiefahrten zum Einsatz oder waren bereits stillgelegt.

Auch bei den Dieseltriebwagen stand mit der Reihe 5022 eine moderne Fahrzeugreihe mit einem Durchschnittsalter von rd. 7,6 Jahren der Altbaureihe 5047<sup>20</sup> mit einem Durchschnittsalter von rd. 23,7 Jahren gegenüber. Letztere sollte in Abhängigkeit von der Umsetzung lokaler Regionalbahnkonzepte ebenfalls mittelfristig<sup>21</sup> ersetzt werden.

### Triebwagen und Triebzüge der Fernverkehrsflotte

Im Fernverkehr gelangten neben den jeweils aus einzelnen Reisezugwaggons und Lok zusammengesetzten Fernverkehrszügen<sup>22</sup> und drei ICE-Fernverkehrstriebwagen insgesamt 51 Railjet-Garnituren zum Einsatz. Als Triebfahrzeuge fanden Loks der Taurus-Familie Verwendung, die auch über die railjet-typische Außenlackierung verfügten. Diese mussten je nach Einsatzland die dort bereitgestellten Traktionsstromsysteme beherrschen. Darüber hinaus waren die Lokomotiven und Steuerwagen mit allen im Einsatzgebiet verwendeten Zugsicherungssystemen auszustatten, um die spezifischen Länderzulassungen zu erlangen. Ab 2015 war die Aufstockung der Railjet-Flotte (mit Einsatzmöglichkeiten in Italien) um weitere neun Garnituren auf insgesamt 60 Garnituren vorgesehen.

- 7.2** Der RH stellte fest, dass die Triebwagen- und Triebzugflotte der ÖBB-Personenverkehr AG in den Jahren 2009 bis 2013 – mit Ausnahme der Einführung der Railjet-Garnituren – kaum Veränderungen aufwies. Bei der Nah- und Regionalverkehrsflotte zeichnete sich eine Flottenverjüngung durch den (ab 2015) geplanten Ersatz der Baureihe 4020 und der lokbespannten CRD-Wendezüge durch neue Triebwagen der Baureihe Desiro ML (Cityjet) ab. Die damit einhergehende Flottenstraffung beurteilte der RH grundsätzlich als positiv. Durch den vermehrten Einsatz von Triebwagen anstelle lokbespannter Züge war mittelfristig ein Freiwerden von Streckenlokomotiven der Altbaureihen 1142 und 1144 zu erwarten, die jedoch wegen ihres hohen Flottenalters von 39,8 bzw. 28,0 Jahren und der auf Österreich beschränkten Einsatzfähigkeit kaum alternative Einsatzmöglichkeiten (etwa im Güterverkehr) boten.

<sup>20</sup> Bis Mitte 2012 waren unter der Typenbezeichnung 5147 auch zweiteilige Dieseltriebwagen bei der ÖBB-Personenverkehr AG im Einsatz, die jedoch Mitte 2012 an die Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG (GYSEV) verkauft wurden.

<sup>21</sup> Reihe 5047 (schrittweise Ausmusterung in den Jahren 2013–2023 geplant)

<sup>22</sup> ÖBB-EuroCity (ÖEC), ÖBB-InterCity (ÖIC), EuroNight (EN), D-Züge

Der RH empfahl der ÖBB-Unternehmensgruppe, bei der konzernweiten Festlegung des künftigen Bedarfs an Triebfahrzeugen im Rahmen des Konzernprojekts „Triebfahrzeugstrategie 2035“ insbesondere die Auswirkungen des vermehrten Einsatzes von Triebwagen und Triebzügen auf den Lokbedarf mitzubersichtigen.

### Einsatzplanung und Triebfahrzeug-Disposition

Allgemeine Grundlagen

**8.1** Die Einsatzplanung und Disposition der Triebfahrzeuge der ÖBB-Unternehmensgruppe umfassten im Wesentlichen die Teilprozesse Umlauf- und Einsatzplanung für Triebfahrzeuge und Personaleinsatzplanung, die in mehrstufigen Prozessen geplant und verfeinert werden mussten:

Abbildung 3: Ablaufschema Einsatzplanung und Triebfahrzeugdisposition



Quelle: ÖBB-Unternehmensgruppe, Darstellung RH



In die Planung und Disposition der Triebfahrzeuge und in die Bereitstellung geeigneter<sup>23</sup> Triebfahrzeugführer (Personaleinsatzplanung) waren die in der folgenden Übersichtstabelle angeführten Gesellschaften der ÖBB-Unternehmensgruppe eingebunden:

**Tabelle 3: Systempartner Einsatzplanung und Disposition**

ÖBB-Produktion GmbH	Asset-Manager und operative Planung/Disposition in den drei Businessunits Personenverkehr, Güterverkehr und Betrieb. In der Businessunit Güterverkehr überdies Produktionsplanung, Erstellung Fahrplan und Trassenbestellung im Auftrag und Namen der Rail Cargo Austria AG
ÖBB-Personenverkehr AG	Produktionsplanung, Erstellung Fahrplan, Trassenbestellung und strategische Einsatzplanung
ÖBB-Rail Cargo Austria AG	strategische Einsatzplanung
ÖBB-Technische Services GmbH	Wartung und Instandhaltung

Quellen: ÖBB-Unternehmensgruppe; Darstellung RH

Nachdem die ÖBB-Personenverkehr AG und die Rail Cargo Austria AG ihre „Stand-Alone Planungen“ abgeschlossen hatten, optimierten die Disponenten der ÖBB-Produktion GmbH die Umlaufplanung, um etwaige Synergien durch den wechselweisen Einsatz von Lokomotiven im Personenverkehr und im Güterverkehr zu heben („Verbundeffekt“<sup>24</sup>). Dies gelang nur dann, wenn es die zeitliche und örtliche Lage des Triebfahrzeugeinsatzes zuließ (etwa in den Nachtstunden). Dieser Verbundeffekt konnte nach Auskunft der ÖBB-Produktion GmbH bei rd. 10 % bis 12 % der disponierten Lokumläufe genutzt werden. Die ÖBB-Unternehmensgruppe ging davon aus, dass der Verbundeffekt zunehmend an Bedeutung verlieren wird, wenn im Personenverkehr vermehrt Triebwagen und Triebzüge an Stelle von lokbespannten Zügen zum Einsatz gelangen.

Mit dem Ziel, die Abläufe der Einsatzplanung sowohl prozessmäßig als auch kommunikativ zu verbessern, setzte die ÖBB-Unternehmensgruppe in den Jahren 2012 bis 2014 ein Projekt Steuerungslogik um. Die ÖBB-Produktion GmbH überwachte dazu die Funktionalität der Einsatzplanung mit einer Reihe von Kennzahlen zu Wirtschaftlichkeit, Produktivität, Qualität, Sicherheit und Personaleinsatz.

## 8.2 Der RH erachtete die grundlegende Organisation der Einsatzplanung als zweckmäßig, weil mit der Umsetzung des Projekts Steuerungslo-

<sup>23</sup> Mit Nachweis der erforderlichen Strecken- und Typenkenntnisse

<sup>24</sup> Dies war etwa dann der Fall, wenn ein Personenzug in den Nachtstunden in einem bestimmten Zeitfenster nicht verkehrte und zugleich eine Güterverkehrsleistung zu erbringen war, die samt Überstellfahrten innerhalb dieses Zeitfensters abgewickelt werden konnte.

## Einsatzplanung und Triebfahrzeug- Disposition

gik die kommunikativen und organisatorischen Abläufe der Einsatzplanung verbessert werden konnten (siehe TZ 9).

Er empfahl der ÖBB-Unternehmensgruppe, den tendenziell rückläufigen Verbundeffekt (wechselweiser Einsatz von Lokomotiven im Personenverkehr und im Güterverkehr) bei der Bedarfsplanung von neu zu beschaffenden Triebfahrzeugen zu berücksichtigen.

Umlauf- und Einsatzplanung der Triebfahrzeuge

9.1 (1) Die Umlauf- und Einsatzplanung der Triebfahrzeuge<sup>25</sup> umfasste die systematische Planung aller Fahrten, die ein Triebfahrzeug nacheinander abzuwickeln hatte, um sowohl den fahrplanmäßigen Betrieb als auch die betriebsnotwendigen Überstell- und Verschiebfahrten (inkl. Werkstattaufenthalte) sicherzustellen. Bei Ausfall eines Triebfahrzeuges war ein geeignetes Ersatzfahrzeug an passender Stelle in den Umlauf einzubinden. Infolge straffer Umlaufpläne war die zeitliche und örtliche Verfügbarkeit derartiger Ersatzfahrzeuge stark eingeschränkt, so dass Ausfälle und Triebfahrzeugstörungen in der Regel zu Einschränkungen im Betriebsablauf führten (Zugausfälle, Verspätungen).

(2) Mit den operativ tätigen Teilgesellschaften (ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG) war – als Ergebnis des Projekts Steuerungslogik – ab 2013 ein Kennzahlenreporting vereinbart und in Leistungsvereinbarungen vertraglich verankert worden. Die bedeutendste Kennzahl bildete dabei die „durchschnittliche Laufleistung je einsatzbarer Streckenlok“. Sie war bei E-Streckenlokomotiven grundsätzlich höher als bei Diesel-Streckenlokomotiven<sup>26</sup> und zeigte im überprüften Zeitraum 2009 bis Mitte 2014 folgenden Verlauf:

<sup>25</sup> Umlaufpläne sind in der Regel mehrtägig (Zeiträume Wochen- oder Monatspläne). Einzelne Umlauftage werden als Plantage bezeichnet. Besondere Verkehrstagereregungen (zum Beispiel Wochenend-Betriebsruhe) können auch zu Sprüngen zwischen einzelnen Plantagen führen.

<sup>26</sup> Diesellokomotiven hatten grundsätzlich kürzere Instandhaltungsintervalle als Elektrolokomotiven, weil insbesondere die Baugruppen Motoren und Getriebe höherem Verschleiß unterlagen und die Betriebsstoffe und Filter regelmäßig erneuert werden mussten.

**Tabelle 4: Durchschnittliche Laufleistung je einsetzbarer Streckenlok**

	2009	2010	2011	2012	2013	2014 (01-07)	Veränderung 2009 bis 2013
	in km						in %
<b>E-Streckenloks</b>							
1116 (am Railjet)	0	289.098	284.760	295.394	297.009	186.918	2,7 <sup>1</sup>
1016/1116	196.342	202.094	202.949	203.929	193.499	120.474	- 1,5
1216	128.097	171.779	173.981	210.198	231.667	111.399	80,9
1142	85.070	92.600	89.898	120.220	98.553	50.429	15,9
1144	106.232	124.425	127.463	124.904	126.928	74.692	19,5
1014	42.320	3.213	0	0	0	0	- 100,0
<b>durchschnittliche Laufleistung Elektro-Streckenloks</b>	<b>143.054</b>	<b>157.805</b>	<b>164.704</b>	<b>177.539</b>	<b>173.373</b>	<b>103.259</b>	<b>21,2</b>
<b>Diesel-Streckenloks</b>							
2016	75.256	65.865	63.158	61.733	61.211	35.066	- 18,7
2043/2143	18.189	12.556	12.121	10.999	9.200	3.317	- 49,4
<b>durchschnittliche Laufleistung Diesel-Streckenloks</b>	<b>54.042</b>	<b>46.403</b>	<b>45.957</b>	<b>45.796</b>	<b>46.241</b>	<b>26.506</b>	<b>- 14,4</b>

<sup>1</sup> 2010 bis 2013

Quelle: ÖBB-Unternehmensgruppe

Die Tabelle zeigt, dass die durchschnittlichen Laufleistungen je einsetzbarer E-Streckenlok über alle Baureihen im Zeitraum 2009 bis 2013 um rd. 21 % gesteigert werden konnte, während sie bei den Diesel-Streckenlokomotiven insgesamt um mehr als 14 % zurückging. Dies war darauf zurückzuführen, dass durch Leistungsreduktionen bei Verkehren der ÖBB-Personenverkehr AG, vermehrt Diesel-Loks im Baustellenverkehr (geringe Durchschnittsgeschwindigkeiten, arbeitsbedingte Stehzeiten) eingesetzt wurden.

(3) Optimierungspotenziale zeigten sich bei der notwendigen Vernetzung und Integration verschiedenen Applikationen und Datenbanken (Quellsysteme), die die Basisdaten für die Umlauf- und Einsatzplanung bereitstellten (z.B. Wartungspläne der Instandhaltung, Störungsmeldungen von Fahrzeugen und Strecken, Daten der Personaleinsatzplanung etc.). Bestehende Defizite im Informationsaustausch mit den Quellsystemen führten zu unerwünschten Mängeln in der Triebfahrzeugdisposition, die sich mitunter in triebfahrzeugbedingten Verspätungen (siehe TZ 11) niederschlugen.

Mittelfristig war eine verbesserte Vernetzung der IT-Programme für die Umlauf- und Einsatzplanung mit den Instandhaltungs-Programmen der ÖBB-Technische Services GmbH geplant (etwa durch die flächen-

## Einsatzplanung und Triebfahrzeug- Disposition

deckende Einführung eines elektronischen Reparaturauftragsscheines „ERAS“ für die Erfassung und automatische Meldung von Störungen und Mängeln an Triebfahrzeugen).

- 9.2** Der RH wies kritisch auf bestehende Optimierungspotenziale bei der Vernetzung der IT-Systeme der Umlauf- und Einsatzplanung mit jenen Quellsystemen hin, die die notwendigen Basisdaten bereitstellten. Zugleich würdigte der RH positiv, dass die Produktivität der Umlauf- und Einsatzplanung bei Elektro-Streckenloks im Zeitraum 2009 bis 2013 um rd. 21 % gesteigert werden konnte. Demgegenüber wies er kritisch darauf hin, dass die Produktivität bei Diesel-Streckenlokomotiven im gleichen Zeitraum um rd. 14 % abnahm.

Der RH empfahl der ÖBB-Unternehmensgruppe, die Vernetzung der für die Optimierung der Umlauf- und Einsatzplanung erforderlichen Quellsysteme voranzutreiben, um die Zuverlässigkeit und Qualität der Umlauf- und Einsatzplanung zu erhöhen. Anlässlich der Rückgänge der durchschnittlichen Laufleistung bei Diesel-Streckenloks wäre – etwa im Rahmen des Konzernprojekts „Triebfahrzeugstrategie 2035“ – deren Bedarf konzernweit zu evaluieren und allenfalls die Flottengröße dieser Triebfahrzeugkategorie anzupassen.

## Personal-Einsatz- planung

- 10.1** Grundsätzlich erfolgte die Erstellung der Dienstsichten bereits im Rahmen der Festlegung der Fahrpläne. Dazu erstellten Schichtenplaner in regionalen Stützpunkten mithilfe des IT-Systems PEP (Personal-Einsatz-Planung) die Dienstsichten nach den Richtlinien des Arbeitszeitgesetzes. Dabei waren neben den bestellten Zug- und Verschubleistungen auch Nebenzeiten wie Wegzeiten, Vorbereite- und Abstellzeiten, Übergabezeiten, Waschzeiten etc. zu berücksichtigen.

Die operative Personaleinsatzplanung der Triebfahrzeugführer oblag den Personal-Einsatzleitern. Sie hatten bei der Schichtplanung neben den betrieblichen Erfordernissen auch die dienstrechtlichen Faktoren wie Urlaube, Zeitausgleich, Krankenstände etc. mitzubedenken. In der 24-Stunden (Ad hoc) Disposition konnten die Disponenten in begrenztem Umfang auf Bereitschaftspersonal zurückgreifen. Bei Dienstplanänderungen unter 14 Tagen und betriebsbedingten Überstunden gelangten Überstundenzuschläge (sogenannte „Änderungszuschläge“) zur Anwendung.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung wesentlicher Kenndaten der Personal-Einsatzplanung:

**Tabelle 5: Detailbetrachtung Triebfahrzeugführer**

	2009	2010	2011	2012	2013	2014 <sup>1</sup>	Veränderung 2009 bis 2013
	in Vollbeschäftigtenäquivalenten						in %
Anzahl Triebfahrzeugführer	4.272	4.315	4.211	4.010	3.915	3.855	- 8,4
<i>davon</i> <i>Triebfahrzeugführerinnen</i>	50	53	54	50	48	53	- 4,0
	in Mio. EUR						
Personalaufwand inkl. Lohnnebenkosten	268,8	281,8	268,6	268,3	274,1	135,8	2,0
<i>davon</i> <i>mit Änderungszuschlägen</i> <i>erbrachte Leistungen<sup>2</sup></i>	22,2	26,1	18,4	17,0	18,0	9,7	- 18,9
	in 1.000 EUR						
Personalaufwand je Triebfahrzeugführer <sup>3</sup>	62,9	65,3	63,8	66,9	70,0	k.A.	11,3
	in %						
Anteil jener Dienststunden, bei denen Änderungszuschläge zur Anwendung gelangten	9,4	9,0	7,9	7,6	9,0	10,1	- 0,4
Dienstplanwirkungsgrad	k.A.	k.A.	65,4	66,0	66,8	67,3	-

<sup>1</sup> Monate Jänner bis Juni

<sup>2</sup> exkl. Lohnnebenkosten und Nebenbezüge

<sup>3</sup> Frauen und Männer

Quelle: ÖBB-Unternehmensgruppe

Demnach verringerte sich die Anzahl der Triebfahrzeugführer zwischen 2009 und 2013 um rd. 8,4 %, während der Personalaufwand für Triebfahrzeugführer im korrespondierenden Zeitraum insgesamt um 2,0 % und der Personalaufwand je Triebfahrzeugführer um rd. 11,3 % anwuchs. Dies entsprach einer durchschnittlichen jährlichen Steigerung von rd. 2,8 % und war überwiegend auf Struktureffekte (kollektivvertraglich vereinbarte Gehaltsrunden und Vorrückungen infolge der fortschreitenden Alterung der Bediensteten) sowie auf die Erbringung von Überstunden zurückzuführen.

Der Anteil jener Dienststunden, bei denen Änderungszuschläge zur Anwendung gelangten, sank zwischen 2009 (9,4 %) und 2012 (7,6 %) kontinuierlich und stieg ab 2013 wieder leicht an (1. Halbjahr 2014 10,1 %). Ein wichtiger Indikator für die Effizienz der Personal-Einsatzplanung der Triebfahrzeugführer war der Dienstplanwirkungsgrad. Dieser beschrieb das Verhältnis der reinen Fahrzeit inkl. bestellter Nebenleistungen zur Anzahl der geleisteten Produktivstunden. Der Dienstplanwirkungsgrad verbesserte sich von 2011 bis Mitte 2014 um rd. 1,9 %.

## Einsatzplanung und Triebfahrzeug- Disposition

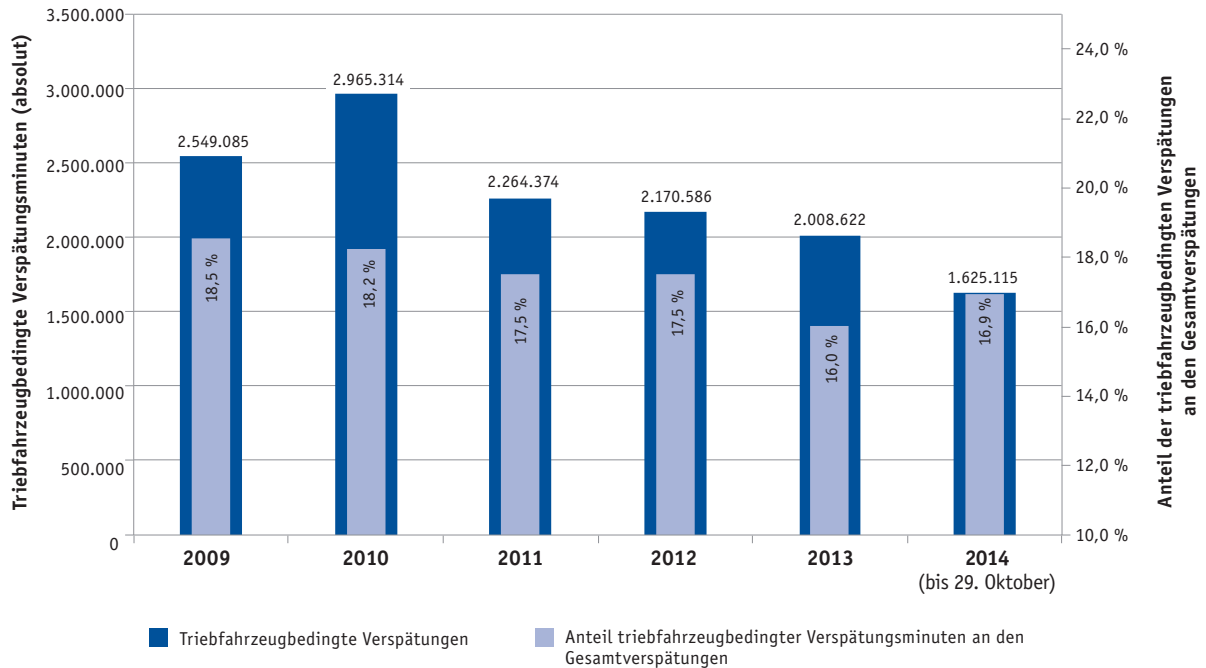
**10.2** Der RH wies kritisch darauf hin, dass trotz der Verringerung der Anzahl der Triebfahrzeugführer im Zeitraum 2009 bis 2013 (- 8,4 %) der korrespondierende Personalaufwand insgesamt um rd. 2 % und der Personalaufwand je Triebfahrzeugführer um rd. 11,3 % anwuchs. Ursachen waren vor allem Struktureffekte (kollektivvertraglich vereinbarte Gehaltsrunden und die fortschreitende Alterung der Bediensteten) sowie geleistete Überstunden. Weiters bemängelte der RH, dass im Zeitraum 2009 bis 2013 bei durchschnittlich 8,6 % der von Triebfahrzeugführern erbrachten Dienststunden Änderungszuschläge (z.B. infolge kurzfristiger Dienstplanänderungen) zur Anwendung gelangten. Dies erhöhte den durchschnittlichen jährlichen Personalaufwand im korrespondierenden Zeitraum um rd. 20,3 Mio. EUR. Zugleich anerkannte der RH, dass der Dienstplanwirkungsgrad von 2011 bis Mitte 2014 um rd. 1,9 % gesteigert werden konnte.

Der RH empfahl der ÖBB-Unternehmensgruppe, die Personaleinsatzplanung dahingehend zu optimieren, dass kurzfristige Dienstplanänderungen und Überstunden auf das betrieblich bedingte Mindestmaß reduziert werden. Ebenso wäre rechtzeitig die Ausbildung einer adäquaten Anzahl an Triebfahrzeugführern einzuleiten, um einerseits Überstunden- und Änderungszuschläge weiter einzudämmen und andererseits eine ausgewogene Altersstruktur der Triebfahrzeugführer sicherzustellen.

### Triebfahrzeugbedingte Verspätungen

**11.1** Zur Beurteilung der Zuverlässigkeit der Triebfahrzeug-Umlauf- und Einsatzplanung sowie der technischen Zuverlässigkeit war die Entwicklung des Anteils triebfahrzeugbedingter Verspätungen an den Gesamtverspätungen im Personen- und Güterverkehr maßgebend:

Abbildung 4: Entwicklung triebfahrzeugbedingter Verspätungen



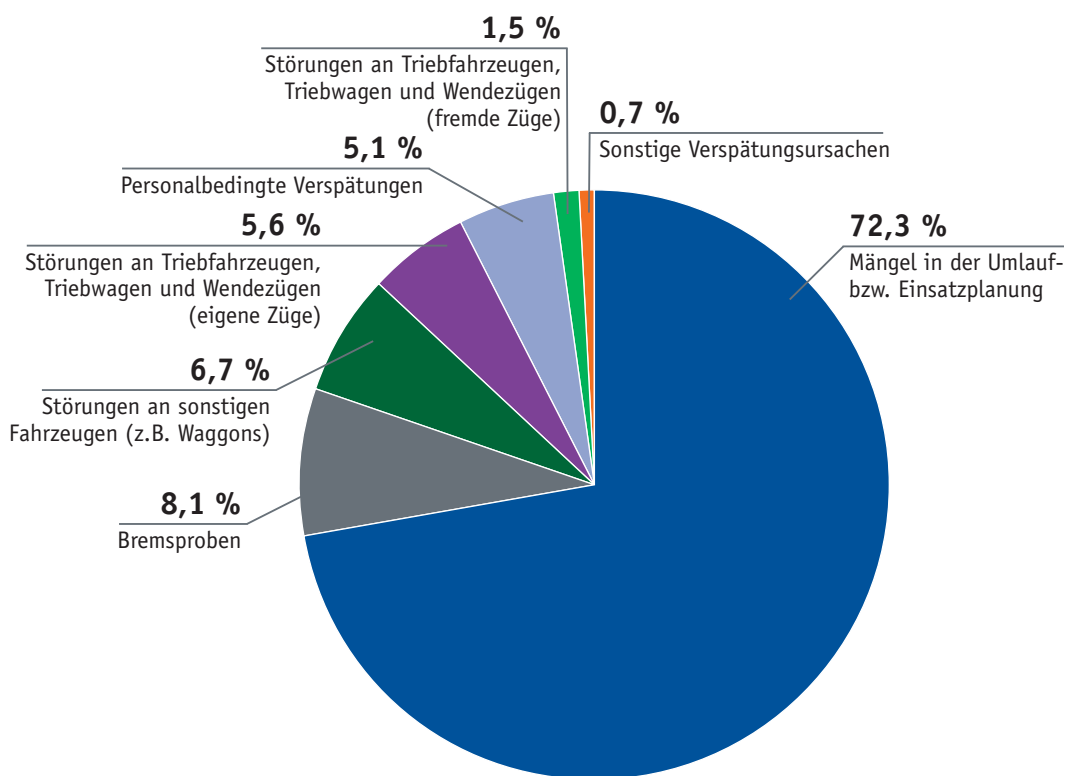
<sup>1</sup> Die Daten für 2014 umfassten den Zeitraum Jänner bis Oktober 2014

Quellen: ÖBB-Unternehmensgruppe; Darstellung RH

Die triebfahrzeugbedingten Verspätungen verringerten sich im überprüften Zeitraum von rd. 2,55 Mio. Verspätungsminuten im Jahr 2009 auf rd. 2,01 Mio. Verspätungsminuten im Jahr 2013. Für das Jahr 2014 (Jänner bis Ende Oktober) ergab sich ein vorläufiger Wert von rd. 1,63 Mio. Verspätungsminuten. Gemessen an den Gesamtverspätungen sank der Anteil der triebfahrzeugbedingten Verspätungen von 18,5 % im Jahr 2009 auf 16,0 % im Jahr 2013.

## Einsatzplanung und Triebfahrzeug- Disposition

Abbildung 5: Ursachen triebfahrzeugbedingter Verspätungen im Jahr 2013



Quelle: ÖBB-Unternehmensgruppe, Darstellung RH

Eine Detailbetrachtung des Jahres 2013 zeigte, dass – ungeachtet der insgesamt rückläufigen Entwicklung – nahezu drei Viertel der triebfahrzeugbedingten Verspätungen (rd. 72,3 %) als Mängel in der Umlauf- bzw. Einsatzplanung (z.B. zu späte Bereitstellung von Triebfahrzeugen, Abweichungen im Garnitur- bzw. Triebfahrzeugumlauf, inkl. Folgeverspätungen) erfasst waren. Bremsproben und technische Mängel<sup>27</sup> trugen in Summe zu 21,9 % zu den triebfahrzeugbedingten Verspätungen bei. Der Rest entfiel auf personalbedingte Verspätungen<sup>28</sup> (5,1 %) und auf sonstige Ursachen (0,7 %), die nicht eindeutig den anderen Kategorien zugerechnet werden konnten (siehe auch TZ 10).

<sup>27</sup> Zusätzliche Bremsproben (8,1 %), Störungen an Waggons (6,7 %) sowie Störungen an Triebfahrzeugen, Triebwagen und Wendezügen eigener Züge (5,6 %) und fremder Züge (1,5 %)

<sup>28</sup> Zeitüberschreitungen bei Ablösen der Triebfahrzeugführer bzw. der Zugbegleiter und Wenden der Triebfahrzeuge sowie Mängel in der Personalbereitstellung



**11.2** Der RH stellte fest, dass triebfahrzeugbedingte Verspätungen im überprüften Zeitraum 2009 bis 2013 insgesamt eine leicht rückläufige Tendenz aufwiesen. Mit rd. 2 Mio. Verspätungsminuten hatten sie 2013 einen Anteil von rd. 16 % an den Gesamtverspätungen. Etwa drei Viertel der triebfahrzeugbedingten Verspätungen waren als Mängel in der Umlauf- und Einsatzplanung (72,3 %) erfasst. Weitere Ursachen waren Bremsproben und technische Mängel (21,9 %), personalbedingte Verspätungen (5,1 %) sowie sonstige Gründe (0,7 %).

Der RH empfahl der ÖBB-Unternehmensgruppe, triebfahrzeugbedingte Verspätungen unter Anwendung geeigneter Maßnahmen, wie z.B. verbesserte Vernetzung der IT-Systeme der Umlauf- und Einsatzplanung (siehe TZ 9), Erhöhung der technischen Zuverlässigkeit von Triebfahrzeugen sowie Optimierung der Personaleinsatzplanung, nachhaltig zu reduzieren.

**11.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Unternehmensgruppe unterliege die Einschätzung, wonach etwa drei Viertel der triebfahrzeugbedingten Verspätungen auf Mängel in der Umlauf- und Einsatzplanung zurückzuführen seien, offenbar einer Fehlinterpretation. Zwar codiere die ÖBB-Infrastruktur AG rund drei Viertel der triebfahrzeugbedingten Verspätungen als „Mängel in der Umlauf und Einsatzplanung“ (Code 600), häufig beschreibe dieser Verspätungscode aber auch Folgeverspätungen, die aus anderen Störungen des Betriebsablaufs stammen. Die ÖBB-Unternehmensgruppe fasse somit unter diesem Fehlercode mehrere Verspätungsursachen zusammen, wie z.B.:*

- *verspätete Stellung eines Triebfahrzeuges bzw. Triebwagens,*
- *verspätete Übergabe aus dem Produktionsstützpunkt bzw. aus der Abstellgruppe,*
- *Abweichungen im Garnitur- bzw.- Triebfahrzeugumlauf,*
- *außerplanmäßige Beigabe und/oder Abstellen von Zusatzwagen, Triebfahrzeugen und Triebwagen,*
- *Verspätungen durch die Stellung von minderlauffähigen Triebfahrzeugen im Zugausgangsbahnhof,*
- *fehlende Streckenkenntnis des planmäßigen Triebfahrzeugführers,*
- *„Sägezahnfahrten“ infolge von Planungsmängeln,*

## Einsatzplanung und Triebfahrzeug- Disposition

- *abweichende Stellung von Verschub- und Triebfahrzeugen,*
- *Verspätungen bei der Manipulation nicht wendezugtauglicher Triebfahrzeuge sowie*
- *bestellte Wechsel von Triebfahrzeugen bzw. der Triebfahrzeugführer.*

*Nach Einschätzung der ÖBB-Unternehmensgruppe sei nur eine dieser Verspätungsursachen unmittelbar auf „Fehler“ in der Einsatz- und Umlaufplanung zurückzuführen. In der Praxis fänden sich nur bedingt Fehler in der Umlauf- und Einsatzplanung. Triebfahrzeugbedingte Verspätungen hätten im Zeitraum 2009 bis 2013 eine leicht rückläufige Tendenz gezeigt. Verspätungen, die durch Nachbarbahnen verschuldet worden seien, hätten im Jahr 2014 einen Anteil von ca. 30 % an den Gesamtverspätungen gehabt.*

- 11.4** Der RH wies gegenüber der ÖBB-Unternehmensgruppe den Vorwurf, einer Fehlinterpretation unterlegen zu sein, nachdrücklich zurück. Bei näherer Betrachtung der unter dem Verspätungscode 600 angeführten und in der Stellungnahme der ÖBB-Unternehmensgruppe taxativ aufgezählten Verspätungsursachen wird nämlich deutlich, dass – entgegen der Einschätzung der ÖBB-Unternehmensgruppe – nicht nur eine, sondern die überwiegende Anzahl der angeführten Verspätungsursachen einen Bezug zu den Prozessen der Umlauf- und Einsatzplanung aufweist oder davon beeinflusst ist. Folgerichtig waren auch die angegebenen Verspätungsursachen von der ÖBB-Infrastruktur AG unter einem Verspätungscode zusammengefasst worden. Als Erläuterung wurden ausdrücklich „Abweichungen von der Umlauf-/Einsatzplanung von Fahrzeugen und Personal am Zug“ angeführt. Der RH wies ferner darauf hin, dass letztendlich auch Folgeverspätungen infolge anderer Störungen des Betriebsablaufs durch geeignete Maßnahmen der Umlauf- und Einsatzplanung gesteuert werden mussten und sich damit mitunter als Mängel der Umlauf- und Einsatzplanung niederschlugen.

Mit der vom RH empfohlenen verbesserten Vernetzung der IT-Systeme der Umlauf- und Einsatzplanung, der Erhöhung der technischen Zuverlässigkeit von Triebfahrzeugen sowie der Optimierung der Personaleinsatzplanung könnten triebfahrzeugbedingte Verspätungen jedenfalls nachhaltig reduziert und somit insgesamt ein Beitrag zur Erhöhung des Kundennutzens geleistet werden.

gruppe mit dem Ende 2010 gestarteten Konzernprojekt „Neuordnung Produktion“ die Markt- und Kundensicht stärker in den Mittelpunkt der Produktionsplanung zu rücken. Das zunächst bis 2016 anberaumte Projekt bezog fünf Gesellschaften der ÖBB-Unternehmensgruppe<sup>29</sup> mit ein und umfasste folgende Teilprojekte:

**Tabelle 6: Teilprojekte des Konzernprojekts „Neuordnung Produktion“**

Teilprojekt	Federführende Teilgesellschaft(en)	Wesentliche Inhalte	Ergebnisbeitrag <sup>1</sup>	
			Plan 2016 (Stand 4/2014)	Ist Ende 2013
			in Mio. EUR	
Frachtstrombasierte Ressourcen- und Fahrlagenplanung	Rail Cargo Austria AG, ÖBB-Produktion GmbH	Optimierung des Bedienrasters, im Güterverkehr	33,5	33,9
Gesamtheitliche Steuerung	ÖBB-Produktion GmbH, Rail Cargo Austria AG	gesamthafte Steuerung durch Zusammenführung von Steuerungseinheiten im Güterverkehr	2,4	2,6
Multifunktionale Abwicklung	ÖBB-Produktion GmbH, ÖBB-Infrastruktur AG	Umsetzung multifunktionaler Produktionsteams und Anpassung der Abwicklungsprozesse an der Schnittstelle Verschub und technischer Wagendienst	25,5	22,4
Optimierung Produktion im Personenverkehr	ÖBB-Personenverkehr AG, ÖBB-Produktion GmbH, ÖBB-Technische Services GmbH	Neuordnung Kernprozesse, Einführung Blockzugkonzepte, Redimensionierung Wagenflotte, Optimierung Instandhaltung durch Stilllagenwartung, Blockzugwartung, modulare Instandhaltung	15,3	15,4
Effizienz, Transparenz im technischen Wagendienst	Rail Cargo Austria AG	Reduktion und Anpassung der Wagenmeistereinsatzzeiten an neue Frachtströme	6,2	8,2
Optimierung Ressourceneinsatz Sekundärnetz	Rail Cargo Austria AG	Reduktion Bedienstellen im Sekundärnetz, Bedarfsreduktion Triebfahrzeuge und Triebfahrzeugführer	3,6	3,9
Ganzzug neu	Rail Cargo Austria AG	Auslastungserhöhung im Ganzzugsbereich	0,5	0,5
Optimierung Produktion ÖBB-Technische Services GmbH	ÖBB-Technische Services GmbH	Fixkostenreduktion durch Standortkonzentration, Hebung von technischen Synergien bei der Instandhaltung, gezielte und professionelle Altfahrzeugverwertung	4,6	- 1,5 <sup>2</sup>
<b>Summe</b>			<b>91,6</b>	<b>85,4</b>

<sup>1</sup> vor Konzernkonsolidierung

<sup>2</sup> positive Ergebnisbeiträge werden bis 2016 (ursprünglicher Projektzeitrahmen) erwartet

Quelle: ÖBB-Unternehmensgruppe

<sup>29</sup> ÖBB-Infrastruktur AG, ÖBB-Personenverkehr AG, Rail Cargo Austria AG, ÖBB-Produktion GmbH und ÖBB-Technische Services GmbH

## Einsatzplanung und Triebfahrzeug- Disposition

Die ÖBB-Unternehmensgruppe konnte die mit dem Konzernprojekt Neuordnung Produktion ursprünglich geplanten Rationalisierungsziele in Höhe von rd. 83 Mio. EUR vorzeitig erreichen. Zum Zeitpunkt der Vorlage des Projektabschlussberichts (April 2014) betrug der positive Brutto-Ergebnisbeitrag<sup>30</sup> 85,4 Mio. EUR. Die Rationalisierungsziele bis 2016 wurden auf rd. 92 Mio. EUR erweitert. Die Umsetzung des Konzernprojekts trug zur Reduktion der für die Flächenbedienug erforderlichen Triebfahrzeuge (insbesondere Diesellokomotiven) und damit auch zu Produktivitätssteigerungen bei der Umlauf- und Einsatzplanung bei (siehe TZ 9, 15).

- 12.2** Der RH würdigte es positiv, dass die ÖBB-Unternehmensgruppe mit der Umsetzung des bis 2016 anberaumten Konzernprojekts „Neuordnung Produktion“ die Effizienz des Triebfahzeugsinsatzes und die Produktivität der Einsatzplanung erhöhen konnte und damit bereits Ende 2013 Rationalisierungserfolge in Höhe von rd. 85,4 Mio. EUR einhergingen. Zugleich merkte er jedoch an, dass bei zwei Teilprojekten (Optimierung Produktion ÖBB-Technische Services GmbH und Multifunktionale Abwicklung) die Ist-Werte der bis Ende 2013 erzielten Einsparungen die bis 2016 angestrebten Planwerte unterschritten.

Der RH empfahl der ÖBB-Unternehmensgruppe, die mit der Umsetzung des Konzernprojekts „Neuordnung Produktion“ begonnenen Rationalisierungsschritte fortzusetzen, weil gerade den Teilprojekten „Optimierung Produktion der ÖBB-Technische Services GmbH“ und „Multifunktionale Abwicklung“ bei der Reduktion von Mängeln in der Umlauf- und Einsatzplanung besondere Bedeutung zukam (siehe TZ 9).

## Flotten-Bedarfsplanung

### Allgemeines

- 13** Zur Beurteilung der Flotten-Bedarfsplanung als Basis für die erfolgten und geplanten Triebfahrzeugbeschaffungen unterschied der RH – nach dem primären Einsatzzweck – zwischen drei Flottenkategorien:

<sup>30</sup> vor Konsolidierung

**Tabelle 7: Übersicht Flottenkategorien**

Flottenkategorie	Einsatzbereich	Überwiegender Asset-Manager
Lokflotte	lokbespannter Personenverkehr, Güterverkehr, sowie Vershub	ÖBB-Produktion GmbH <sup>1</sup>
Nah- und Regionalverkehrsflotte (Triebwagen)	Personenverkehr	ÖBB-Personenverkehr AG
Fernverkehrsflotte (Triebwagen und Triebzüge)	Personenverkehr	ÖBB-Personenverkehr AG

<sup>1</sup> In der Funktion als Asset-Manager teilte die ÖBB-Produktion GmbH die Triebfahrzeuge (Loks) den bedarfstragenden Unternehmen der ÖBB-Unternehmensgruppe (ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG inkl. Tochterunternehmen) vertraglich zu.

Quellen: ÖBB-Unternehmensgruppe; RH

Bedarfsplanung  
Lokflotte

Planungen der ÖBB-Produktion GmbH

**14.1** Die strategische Steuerung der Lokflotte erfolgte bis Ende 2009 unter Federführung der ÖBB-Produktion GmbH (bis Mitte Dezember 2009 ÖBB-Traktion GmbH). Planungsgrundlage waren Produktionspläne, die auf Basis der von der ÖBB-Personenverkehr AG und der Rail Cargo Austria AG bestellten Zugleistungen (Fahrpläne) und der zugrundeliegenden Mittelfristplanungen erstellt wurden.

Aufbauend auf den Produktionsplänen erstellte der Leiter des Bereichs Fahrzeugmanagement der ÖBB-Produktion GmbH in den Jahren 2007 bis 2009 sogenannte „Fahrzeugstrategien“, die der Geschäftsführung zur Genehmigung vorgelegt wurden. Eine formale Genehmigung der Fahrzeugstrategien erfolgte weder durch die Geschäftsführung noch durch den Aufsichtsrat der ÖBB-Produktion GmbH (siehe auch den Bericht des RH, Reihe Bund 2014/14, „Einsatzplanung Lokreihe 1014“, TZ 3).

Tabelle 8: Grundlagen der Bedarfsplanung der ÖBB-Produktion GmbH		
Strategiedokument	wesentliche Inhalte (auszugsweise)	realisiert bzw. umgesetzt ja/nein
Fahrzeugstrategie (Loks) vom 26. Juli 2007	Einleitung der Beschaffung von E-Loks ab 2008	nein
	Beschaffung von 50 Stk. E-Streckenloks (jeweils 25 Stk. in den Jahren 2012 und 2013)	nein
Fahrzeugstrategie (Loks) vom 25. Februar 2009	Einleitung der Beschaffung von E-Loks ab 2011	nein
	Beschaffung von 46 Stk. E-Streckenloks (36 Stk. im Jahr 2013 und 10 Stk. im Jahr 2014)	nein
Fahrzeugstrategie (Loks) vom 19. November 2009	keine Beschaffung von Elektro-Streckenlokomotiven bis 2015 vorgesehen	ja

Quelle: ÖBB-Unternehmensgruppe

Die ÖBB-Produktion GmbH verschob mehrfach die strategisch geplante Anschaffung von Streckenlokomotiven. Die Gründe der Verschiebungen waren nicht schriftlich dokumentiert. Auf Nachfrage des RH begründete die ÖBB-Produktion GmbH die Rückstellung der geplanten Investitionen mit Nachfragerückgängen infolge der Wirtschaftskrise 2009.

Für den Zeitraum nach 2009 fand der RH bei der ÖBB-Produktion GmbH keine vergleichbaren Fahrzeugstrategien vor. Die ÖBB-Unternehmensgruppe führte dazu aus, dass ab 2010 die strategische Steuerung der Entwicklung der Lokflotte in wesentlichen Teilen von der ÖBB-Produktion GmbH auf deren Mutterunternehmen ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG übergegangen sei, um schneller und unmittelbarer auf die Anforderung der jeweiligen Märkte reagieren zu können.

Die ÖBB-Produktion GmbH fungierte hinsichtlich der Lokflotte fortan als „Asset-Manager“, der die Bedürfnisse der beiden am Markt agierenden Muttergesellschaften im Sinne eines „Service-Centers“ abdeckte und eine vertragliche Zuteilung der Triebfahrzeuge an ihre Mutterunternehmen Rail Cargo Austria AG und ÖBB-Personenverkehr AG vornahm.

- 14.2** Der RH bemängelte, dass die im Zeitraum 2007 bis 2009 erstellten „Fahrzeugstrategien“ der ÖBB-Produktion GmbH nicht von den Organen der Gesellschaft beschlossen wurden. Die Gründe für Abweichungen von den Planungsannahmen und Zielsetzungen der Fahrzeugstrategien waren nicht schriftlich dokumentiert und daher für den RH nicht nachvollziehbar. Auch der Übergang der strategischen Verantwortung für die Planung der Lokflotte von der ÖBB-Produktion GmbH auf deren Mutterunternehmen ÖBB-Personenverkehr AG

und Rail Cargo Austria AG konnte vom RH mangels geeigneter Dokumentation nur bedingt<sup>31</sup> nachvollzogen werden.

Der RH empfahl der ÖBB-Produktion GmbH, den künftigen Lokbedarf im Einvernehmen mit der ÖBB-Holding AG konzernweit abzustimmen. Überdies wäre – unter Bedachtnahme auf konzernstrategische Zielsetzungen – ehestmöglich eine (nach Baureihen gegliederte) Lokstrategie auf Basis der Leistungsanforderungen ihrer Muttergesellschaften zu entwickeln (siehe auch den Bericht des RH, Reihe Bund 2014/14, „Einsatzplanung Lokreihe 1014“, TZ 3) und zumindest einmal jährlich an die Veränderungen des Marktes bzw. der Kundenanforderungen anzupassen.

- 14.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Unternehmensgruppe habe durch die Beschaffung der E-Streckenloks der Baureihen 1016/1116/1216 eine Bauartbereinigung und Flottenverjüngung stattgefunden. Da durch den krisenbedingten Rückgang im Güterverkehr keine Beschaffung abzusehen gewesen sei, sei auch keine kontinuierliche strategische Bedarfs-evaluierung erfolgt.*

*Weiters könne die Ansicht des RH, wonach der Übergang der strategischen Verantwortlichkeit für die Planung der Lokflotte von der ÖBB-Produktion GmbH auf deren Mutterunternehmen ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG mangels geeigneter Dokumentation nur bedingt nachvollzogen werden konnte, insofern nicht geteilt werden, da der Übergang der Verantwortung im Rahmen von Service Level Agreements zwischen ÖBB-Produktion GmbH und ÖBB-Personenverkehr AG sowie ÖBB-Produktion GmbH und Rail Cargo Austria AG mit einer klaren Verantwortungszuschreibung geregelt worden sei.*

- 14.4** Der RH entgegnete der ÖBB-Unternehmensgruppe, dass strategische Bedarfs-evaluierungen grundsätzlich krisenunabhängig durchzuführen wären. Die zitierten Service-Level Agreements datierten aus dem Jahr 2012. Aus den übermittelten Dokumenten ging nicht hervor, aus welchen Überlegungen ein Übergang der strategischen Verantwortung für die Planung der Lokflotte von der ÖBB-Produktion GmbH auf deren Mutterunternehmen ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG als vorteilhaft erachtet wurde und wann er konkret erfolgte. Der Übergang der strategischen Verantwortung wurde seitens der ÖBB-Unternehmensgruppe erst während der Gebarungsüberprüfung verbal erläutert und auf ausdrückliche Anforderung des RH sowie ohne nähere Angaben per E-Mail mit „ab 2010“ bestätigt.

<sup>31</sup> Der Übergang der strategischen Verantwortung wurde seitens der ÖBB-Holding AG erst während der Gebarungsüberprüfung und auf ausdrückliche Anforderung des RH bestätigt.

Planungen der Rail Cargo Austria AG (Güterverkehr)

**15.1** (1) Der Rail Cargo Austria AG standen für den Güterverkehr vor allem Loks der Taurus Familie, Loks der Altbaureihen 1142 und 1144, Dieselloks der Baureihe 2016 „Hercules“ sowie eine Reihe von Verschubloks (elektrisch und dieselbetrieben) zur Verfügung. Nur die Lokomotiven der Taurus Familie verfügten über das europäische Zugsicherungssystem ETCS. Sie waren als schnelllaufende Universal-Lokomotiven (Höchstgeschwindigkeit 230 km/h) auch für den schweren Güterverkehr geeignet, aber nicht auf diesen optimiert<sup>32</sup>.

(2) Der Lokbedarf der Rail Cargo Austria AG war sowohl vom aktuellen Konjunkturverlauf als auch von den strategisch festgelegten Transportkonzepten innerhalb von Österreich abhängig (z.B. Nationales Intermodal Netz Austria, Rollende Landstraße, Anschlussbahnbedienung etc.). Darüber hinaus war er davon beeinflusst, in welchen Ländern sich die Tochterunternehmen der Rail Cargo Austria AG am Güterverkehrsmarkt engagierten.

(3) Die Rail Cargo Austria AG legte dem RH im Rahmen der gegenständlichen Gebarungsüberprüfung keine, mit konkreten Zahlen hinterlegte Bedarfsplanung für die im Güterverkehr benötigten Loks vor. Ein als „Triebfahrzeugstrategie der Rail Cargo Austria Group“<sup>33</sup> bezeichnetes Dokument beschränkte sich auf die aktuelle Zuordnung und Verfügbarkeit von Streckenloks der auf internationalen Märkten tätigen Güterverkehrstochter der Rail Cargo Austria AG.<sup>34</sup>

<sup>32</sup> Die Lokomotiven der Taurus-Familie verfügten über einen Hohlwellen-Antrieb, um auch hohe Laufgeschwindigkeiten (bis 230 km/h) erzielen zu können. Für schwere Güterverkehrsleistungen erwies sich der einfacher konzipierte Tatzlager-Antrieb (Höchstgeschwindigkeit üblicherweise nur bis 160 km/h) als robuster und kostengünstiger.

<sup>33</sup> Die Rail Cargo Austria AG und ihre Tochterunternehmen traten auf dem Güterverkehrsmarkt unter der Dachmarke „Rail Cargo Austria Group“ (kurz: RCG) auf.

<sup>34</sup> Die ÖBB-Holding AG betonte, dass es sich bei dem Dokument um kein „echtes Strategiepapier“ handle und die Bezeichnung Triebfahrzeugstrategie von der Rail Cargo Austria AG missverständlich verwendet worden sei; auch könnten daraus keine verbindlichen Rückschlüsse auf die Weiterentwicklung der Triebfahrzeugflotte im Gesamtkonzern gezogen werden.



Grundsätzlich zeigte sich dabei, dass für eine grenzüberschreitende und konkurrenzfähige Güterzugsproduktion in den von der Rail Cargo Austria AG bearbeiteten Güterverkehrsmärkten<sup>35</sup> folgende Lokeigenschaften von entscheidender Bedeutung waren:

- Einsatzmöglichkeit mit verschiedenen Stromsystemen,
- Ausrüstung mit ETCS und den jeweils erforderlichen länderspezifischen Zugsicherungseinrichtungen sowie
- lokspezifische Typenzulassungen für die jeweiligen Einsatzländer.

Die E-Streckenloks der Altbaureihen 1142 und 1144 waren damit für die internationale Güterzugsproduktion ungeeignet. Auch die Loks der Baureihe 1014 (seit 2009 weitgehend abgestellt) fanden in den Planungen der Rail Cargo Austria AG keine Berücksichtigung. Nach Auskunft der ÖBB-Produktion GmbH wurde im 2. Halbjahr 2014 eine vorübergehende Reaktivierung der Baureihe 1014 für den Güterverkehrseinsatz in Kroatien erwogen und die bis dahin laufenden Verkaufsaktivitäten gestoppt (siehe auch den Bericht des RH, Reihe Bund 2014/14, „Einsatzplanung der Lokreihe 1014“, TZ 17).

(4) Mit Umsetzung des Konzernprojekts „Neuordnung Produktion“<sup>36</sup> (siehe TZ 12) ging eine Straffung des Bedienrasters (z.B. Verladestationen im innerösterreichischen Güterverkehr) einher, die eine Reduktion des innerösterreichischen Triebfahrzeugbedarfs im Güterverkehr und eine Erhöhung der Wirtschaftlichkeit in der Güterzugproduktion bewirkte<sup>37</sup>. Mit fortschreitender Maßnahmenumsetzung ging die Rail Cargo Austria AG von einer zunehmenden Bedarfsreduktion von Diesel-Streckenloks älterer Bauart (2043, 2143) sowie von Diesel-Verschubloks (2067, 2068, 2070) aus. Im Zeitraum 2012 bis 2016 sollte sich der Bedarf an Dieselstreckenloks und Verschubloks weiter reduzieren.

(5) Mittelfristig ging die Rail Cargo Austria AG von einer Steigerung der Eigenproduktion (vor allem durch Marktzuwächse im angrenzenden Ausland) aus. Zwar war durch den vermehrten Einsatz von Triebwagen und Triebzügen im Personenverkehr ein Freiwerden von Loks der Altbaureihen 1142 und 1144 zu erwarten, doch standen diese am Ende ihres Lebenszyklus und waren für eine grenzüberschreitende Güter-

<sup>35</sup> in erster Linie: Central and Eastern Europe (CEE) und South East Europe (SEE)

<sup>36</sup> Projektstart Dezember 2010, Projektabschluss April 2014

<sup>37</sup> Teilprojekte FIRF (frachtstrombasierte integrierte Ressourcen- und Fahrlagenplanung) – 55 Triebfahrzeuge, Ergebnisbeitrag rd. 33,9 Mio. EUR und Teilprojekt RoSen (Optimierung Ressourceneinsatz Sekundärnetz) – 27 Triebfahrzeuge, Ergebnisbeitrag rd. 3,9 Mio. EUR.

zugsproduktion ungeeignet (fehlende Mehrsystemtechnik); ebenso war ein Rückgang des Verbundeffekts (wechselseitige Nutzung von Loks im Personen- und Güterverkehr) zu erwarten.

Die Rail Cargo Austria AG ging daher mittelfristig von einem steigenden Bedarf an Güterverkehrsloks aus. Die Priorität lag dabei auf hoher Zugkraft und Interoperabilität. Auch galt es festzulegen, ob künftig auch Loks mit „Last-Mile-Funktion“ einzusetzen wären, um – etwa im Bereich von Anschlussbahnen – die Güterverkehrslogistik ohne zusätzliche und teure Verschubleistungen abwickeln zu können. Konkrete Entscheidungsgrundlagen hinsichtlich künftiger Lok-Beschaffungen sollten im Rahmen des – von der ÖBB-Holding AG im März 2014 gestarteten – Konzernprojekts „Triebfahrzeugstrategie 2035“ festgelegt werden (siehe TZ 16).

- 15.2** Der RH hielt kritisch fest, dass die Rail Cargo Austria AG zwar über punktuelle Planungen zum Lokeinsatz im Güterverkehr verfügte, aber keine mit konkreten Zahlen hinterlegte Bedarfsplanung für die im Güterverkehr benötigten Loks nachvollziehbar war. Der RH würdigte es jedoch positiv, dass mit der Straffung des Bedienrasters im inner-österreichischen Güterverkehr Produktivitätssteigerungen erzielt wurden.

Der RH empfahl der Rail Cargo Austria AG, in Abstimmung mit der ÖBB-Holding AG und der ÖBB-Personenverkehr AG (etwa im Rahmen des Konzernprojekts „Triebfahrzeugstrategie 2035“) den im Güterverkehr erforderlichen Bedarf an Strecken- und Verschubloks ehestmöglich festzustellen und eine den wirtschaftlichen Gegebenheiten und den erwarteten Markterfordernissen angepasste Lok-Einsatzstrategie festzulegen. Dabei sollten einerseits die erwarteten Wechselwirkungen zwischen Güter- und Personenverkehr (z.B. Freiwerden von Loks durch vermehrten Einsatz von Triebwagen, Verbundeffekt) als auch neue technische Entwicklungen (z.B. „Last-Mile-Funktion“) mitberücksichtigt werden.

- 15.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Unternehmensgruppe sei die Behauptung des RH, wonach keine mit konkreten Zahlen hinterlegte Bedarfsplanung für die im Güterverkehr benötigten Loks vorgelegt worden sei, unrichtig. Anhand von im September 2014 vorgelegten Unterlagen sei erläutert worden, wie die Rail Cargo Austria AG die Mengenplanung durchführe und wieviele Triebfahrzeuge für die Rail Cargo Austria Group in Eigenproduktion im Einsatz stünden. Überdies sei die Rahmenvertragskonstruktion für Triebfahrzeuge mit der ÖBB-Produktion GmbH erläutert worden.*

*Auch würden die Empfehlungen des RH suggerieren, dass es derzeit weder eine Lokbedarfsstrategie der Rail Cargo Austria AG noch eine Abstimmung innerhalb des ÖBB-Konzerns gebe. Dies sei unrichtig, weil Aktualisierungen der Bedarfsmengen jährlich vorgenommen würden. Dieser Umstand werde auch durch flexible Abrufverträge beim derzeit laufenden Triebfahrzeug-Beschaffungsvorhaben mitberücksichtigt. Bei der Rail Cargo Austria AG erfolge derzeit ein jährliches Update der Bedarfsmengen und anschließend unter der Federführung der ÖBB-Produktion GmbH eine gemeinsame Abstimmung mit der ÖBB-Personenverkehr AG über den ÖBB-Gesamtbedarf und Gesamtbestand.*

- 15.4 Der RH entgegnete der ÖBB-Unternehmensgruppe, dass er die Bedarfsplanung für den gesamten überprüften Zeitraum 2009 bis Mitte 2014 beurteilte. Ein als „Triebfahrzeugstrategie der Rail Cargo Austria Group“ bezeichnetes Dokument beschränkte sich auf die aktuelle Zuordnung und Verfügbarkeit von Streckenloks der auf internationalen Märkten tätigen Güterverkehrstochter der Rail Cargo Austria AG. Laut Angaben der ÖBB-Holding AG habe es sich dabei jedoch um kein „echtes Strategiepapier“ gehandelt und die Bezeichnung „Triebfahrzeugstrategie der Rail Cargo Austria Group“ sei „missverständlich verwendet“ worden; auch könnten daraus keine verbindlichen Rückschlüsse auf die Weiterentwicklung der Triebfahrzeugflotte im Gesamtkonzern gezogen werden.

Die von der ÖBB-Unternehmensgruppe in ihrer Stellungnahme angeführten Erläuterungen der Rail Cargo Austria AG trugen zwar zum Verständnis der aktuellen Prozesse der Bedarfsplanung bei, waren aber nur zum Teil geeignet, eine mit konkreten Zahlen hinterlegte Bedarfsplanung für die im Güterverkehr benötigten Loks zu ersetzen. Der RH weist deshalb den Vorwurf unrichtiger Behauptung und suggerierender Empfehlungen nachdrücklich zurück.

Planungen der ÖBB-Holding AG („Triebfahrzeugstrategie 2035“)

- 16.1 (1) Die ÖBB-Holding AG startete am 15. März 2014 ein Konzernprojekt „Triebfahrzeugstrategie 2035“, das zunächst bis Ende August 2014 anberaumt war. Die ÖBB-Unternehmensgruppe ging davon aus, dass bis zum Jahr 2025 bis zu 20 % ihrer heutigen Triebfahrzeugflotte ihre wirtschaftlich bzw. technisch zweckmäßige Nutzungsdauer (40 Jahre bei E-Loks, 30 Jahre bei Dieselloks) überschritten haben wird. Durch die geplante Ausweitung des Eigenproduktionsanteils der Rail Cargo Austria AG erwartete die ÖBB-Unternehmensgruppe weiters einen Mehrbedarf an E-Streckenloks, die vor allem für die Verwendung im Güterverkehr geeignet sein sollten.

Das Projekt sah bis 2035 einen nicht näher spezifizierten Investitionsbedarf in folgende Triebfahrzeug-Cluster als gegeben an:

- E-Streckenloks,
- E-Verschubloks (bzw. funktional vergleichbare Fahrzeuge),
- Diesel-Streckenloks (Schwerpunkt Arbeitszugleistungen für die Streckeninstandhaltung) sowie
- Diesel-Verschubloks.

(2) Die Projektstruktur legte eine konzernweite Betrachtung zugrunde. Projektziel war die Schaffung von Grundlagen für ein mögliches künftiges Beschaffungsprogramm für Triebfahrzeuge im ÖBB-Konzern (bedarfsorientierte Zielflotte), ohne bereits konkrete Investitionsentscheidungen zu treffen.

Hinsichtlich der Bedarfsdeckung zog das Projektteam folgende Beschaffungsvarianten in Betracht:

- Kauf und/oder Miete von Neu- und Gebrauchttriebfahrzeugen,
- Adaptierungen bzw. umfassende Umbauten bestehender Fahrzeuge,
- langfristige Verträge mit Produktionspartnern bis hin zum
- Erwerb von Eisenbahnverkehrsunternehmen mit eigener Fahrzeugflotte.

(3) Infolge konzerninterner Verzögerungen war das Projekt im Oktober 2014 noch nicht abgeschlossen. Ein Ergebnispapier des Projektleitungsausschusses beschränkte sich auf die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung dreier Varianten zur Bedarfsdeckung des Triebfahrzeug-Clusters „E-Streckenloks“. Dabei sollten insbesondere konzernweite Wechselwirkungen (z.B. vermehrter Einsatz von Triebwagen und Blockzügen im Personenverkehr, Verbundeffekte durch gesellschaftsübergreifende Triebfahrzeugeinsätze, Mehrbedarf an interoperablen Triebfahrzeugen im grenzüberschreitenden Güterverkehr) mitberücksichtigt werden.

Zur Diskussion standen laut Ergebnispapier vom Oktober 2014 drei Beschaffungsvarianten, die auch in Kombination zur Anwendung gelangen konnten:

- Beschaffung von neuen E-Streckenloks,
- umfassender Umbau (Refurbishment) der bestehenden Baureihe 1144 der Bauphase 1978 bis 1995 sowie
- kurzfristige Anmietung von Neu- und/oder Gebrauchtloks.

Eine Entscheidung war zum Ende der Gebarungsprüfung an Ort und Stelle ebenso noch offen, wie konkrete Bedarfsanalysen zu den übrigen Triebfahrzeugclustern.

- 16.2** Der RH anerkannte die Initiative der ÖBB-Holding AG mit Start des Konzernprojekts „Triebfahrzeugstrategie 2035“ ab März 2014, die Entwicklung der Zielflotte bis 2035 auf Konzernebene festzulegen und dabei die Wechselwirkungen des Triebfahrzeugeinsatzes der einzelnen Konzerngesellschaften mitzubersichtigen.

Zugleich bemängelte der RH die aufgetretenen Projektverzögerungen, weil sich der im Oktober 2014 präsentierte Projektstatusbericht auf Vorschläge zum Triebfahrzeugcluster E-Streckenloks beschränkte, demgegenüber der Projektauftrag ein finales Projektergebnis (für alle Triebfahrzeugcluster) bis August 2014 vorgesehen hatte. Ebenso war im Bereich des Triebfahrzeug-Clusters E-Streckenloks für den RH nicht erkennbar, ob bei der Variante eines umfassenden Umbaus der Altbaureihe 1144 (Produktionszeitraum 1978 bis 1995) die – im Vergleich zum Ankauf eines Großserienprodukts erwachsenden – zusätzlichen Risiken (siehe Bericht des RH, „Einsatzplanung der Lokreihe 1014“, Reihe Bund 2014/14) miteingerechnet waren.

Der RH empfahl der ÖBB-Holding AG, das Konzernprojekt „Triebfahrzeugstrategie 2035“ zügig fortzusetzen, um ehestmöglich eine konzernweit abgestimmte Grundlage für Triebfahrzeugbeschaffungen zu gewinnen. Die Betrachtung sollte – wie geplant – neben den Streckenloks sämtliche Triebfahrzeugkategorien miteinschließen. Wie bereits bei TZ 6 erwähnt, wären dabei sowohl Kosten-Nutzen-Effekte zu analysieren als auch die bestehenden Finanzierungsmöglichkeiten zu prüfen, um rechtzeitig budgetäre Vorsorgen treffen zu können. Hinsichtlich der konzernstrategischen Abstimmung verwies der RH auch auf seine Empfehlungen zu TZ 14 (Bedarfsplanung Lokflotte). Bei der Variante eines Umbaus der Altbaureihe 1144 wären die Vor- und Nachteile (insbesondere die zusätzlichen Risiken) zu identifizieren, zu bewerten und in den Modellrechnungen mitzubersichtigen.

- 16.3** Laut Stellungnahme der ÖBB-Unternehmensgruppe sei für das Segment E-Streckenloks in den Jahren 2014/2015 eine strategische Betrachtung durchgeführt worden, die als Grundlage für zukünftige Investitionen diene. Für Verschubtriebfahrzeuge und für Diesel-Streckenloks erfolge – induziert durch das hohe Durchschnittsalter und den Fahrzeugzustand der aktuell in Einsatz befindlichen Fahrzeuge – eine strategische Betrachtung final bis spätestens 2016.

Die ÖBB-Unternehmensgruppe könne sich der Schilderung des RH, dass beim erwogenen Umbau der Altbaureihe 1144 „unklar“ bzw. „für den RH nicht erkennbar war, ob die – im Vergleich zum Ankauf eines Großserienprodukts erwachsenden – zusätzlichen Risiken miteingerechnet waren“, nicht anschließen. Dem ÖBB-Konzern seien die damit verbundenen Risiken bekannt. Aus diesem Grund solle eine detaillierte Risikoabschätzung bei Umbau der Altbaureihe 1144 bewusst durch Erprobung von Prototypen erfolgen. Dieser Ansatz sei auch dem RH mitgeteilt worden. Entgegen der Festhaltung des RH seien diese Risiken auch in entsprechenden Vergleichsrechnungen mit Erwartungswerten berücksichtigt worden. Dies habe zu einer Planungsannahme einer entsprechenden Neubeschaffung aus wirtschaftlichen Überlegungen geführt. Zur Rückbestätigung dieser Planungsannahme werde vor einer Ersatzbeschaffung die technische und finanzielle Tauglichkeit eines Refurbishments am externen Markt im Rahmen einer derzeit laufenden (Anmerkung: Ende Juli 2015) Ausschreibung geprüft.

- 16.4** Der RH entgegnete der ÖBB-Unternehmensgruppe, dass aus den ihm im Rahmen der Gebarungsüberprüfung übergebenen Unterlagen nicht ersichtlich war, ob und in welcher Qualität und Quantität zusätzliche Risiken bezüglich eines etwaigen Umbaus der Altbaureihe 1144 in die Planrechnungen eingeflossen waren. Aus Sicht des RH war es anhand der Dokumente zweifelhaft, dass realitätsnahe Erfahrungswerte berücksichtigt worden waren, zumal die ÖBB-Unternehmensgruppe bislang auch noch kein vergleichbares, strukturell derart tiefgreifendes Refurbishment bei Triebfahrzeugen durchgeführt hat. Die beabsichtigte Erprobung mittels Prototypen verdeutlichte nach Ansicht des RH die bestehenden Unsicherheiten, die bei der Variantenrechnung transparent auszuweisen gewesen wären.

Bedarfsplanung  
Nah- und Regional-  
verkehrsflotte

Allgemeines

- 17** Die ÖBB-Personenverkehr AG nutzte im Nah- und Regionalverkehr Triebwagen und lokbespannte Wendezüge (CRD- und Doppelstockwa-

gen), die – mit Ausnahme der zugeordneten Loks<sup>38</sup> – im Eigentum der ÖBB-Personenverkehr AG standen. Sie zeichnete demnach auch für die Planung und Entwicklung der Nah- und Regionalverkehrsflotte verantwortlich.

#### Ersatzbeschaffung Bestandsflotte Inland

- 18.1** (1) Ab Mai 2008 bemühte sich die ÖBB-Personenverkehr AG, aufgrund der Altersstruktur ihrer Nah- und Regionalverkehrsflotte diese zu erneuern bzw. zu verstärken. Die Planungen zielten darauf ab, die Triebwagen der Baureihe 4020 sowie lokbespannte CRD-Wendezüge zu ersetzen, die in den Jahren 1979 bis 1985 gebaut worden waren.

Die Planungen erfolgten in mehreren Einzelprojekten, die einander zum Teil überlagerten und nicht klar abgegrenzt waren. Das Initialprojekt („Next Generation 2020“) wurde zwischenzeitig mangels Sicherstellung der finanziellen Mittel ausgesetzt und dann – zum Teil unter neuen Projekttiteln (z.B. „Next Generation 2011“, „Next Generation 2013“), jedoch ohne inhaltlich nachvollziehbare Begründung – wieder fortgesetzt. Die im Anhang angeführte Tabelle 32 gibt einen Überblick über wesentliche Planungs- und Projektphasen.

Die Grundlagen für die Entscheidung des Vorstands und des Aufsichtsrats der ÖBB-Personenverkehr AG, ob die Beschaffung von neuen Triebfahrzeugen vorgenommen werden sollte, lieferte das Projekt „Next Generation 2011“ vom Mai 2011. Zur Darstellung der finanziellen Dimension wurden Kaufpreis und Zahlungsbedingungen aus einer bestehenden Rahmenvereinbarung über den Bezug von E-Triebwagen, die für den Einsatz in Deutschland vorgesehen waren, herangezogen („Rahmenvereinbarung Werdenfels“, siehe TZ 21). Im Juli 2011 stimmten der Vorstand und der Aufsichtsrat der ÖBB-Personenverkehr AG der Beschaffung von neuen Triebfahrzeugen grundsätzlich zu<sup>39</sup>.

Die eingeleitete Beschaffung von E-Triebwagen des Typs Desiro ML (Cityjet) fußte auf dem Beschaffungsprojekt „Next Generation 2013“ vom August 2011. Der Abruf der Fahrzeuge erfolgte aus der „Rahmenvereinbarung Werdenfels“ (siehe TZ 21). Diese war ursprünglich für

<sup>38</sup> Die für lokbespannte Züge benötigten Lokomotiven bezog die ÖBB-Personenverkehr AG von der ÖBB-Produktion GmbH auf Basis vertraglicher Grundlagen.

<sup>39</sup> Der Verkehrsdienstvertrag Bund (siehe TZ 37) sah eine Option vor, die ÖBB-Personenverkehr AG zu verpflichten, neues Schienenrollmaterial zur Qualitätsverbesserung einzusetzen. Die Ziehung dieser Option seitens der SCHIG setzte eine vorherige Einverständniserklärung der Organe der ÖBB-Personenverkehr AG voraus. Die entsprechenden Beschlüsse von Vorstand und Aufsichtsrat der ÖBB-Personenverkehr AG wurden im Juli 2011 gefällt und das Projekt „Next Generation 2011“ damit abgeschlossen.

den Bezug von Fahrzeugen vorgesehen, die auf einem Streckennetz in Deutschland mit anderen technischen Anforderungen eingesetzt werden sollten. Demgegenüber hatte der Vorstand der ÖBB-Personenverkehr AG im Jahr 2009 die Verknüpfung des Beschaffungsprojekts für das Inland mit jenem für das Auslandsengagement in Werdenfels wegen der unterschiedlichen Marktanforderungen ausdrücklich ausgeschlossen.

(2) Anfang 2013 präsentierte die ÖBB-Personenverkehr AG ein neues Strategiepapier über die künftige Entwicklung des Fahrzeugbedarfs im Nah- und Regionalverkehr. Sie ging dabei von drei Szenarien aus:

Tabelle 9: Bedarfsplanung Neufahrzeuge Nah- und Regionalverkehr	
Szenarien	Planungsannahmen (Stand Jänner 2013)
<b>Szenario 1</b>	Die Lieferung von rd. 100 E-Triebwagen des Typs Desiro ML (Cityjet) und umfangreiche Maßnahmen der Einsatzverlängerung bestehender Baureihen würden bis 2019 begrenzte Kapazitätsausweitungen erlauben. Ab 2020 jedenfalls neuer Investitionsbedarf.
<b>Szenario 2</b>	Volle Ausschöpfung des bestehenden Rahmenvertrags. Lieferung von 200 Stk. E-Triebwagen des Typs Desiro ML (Cityjet). Mit moderaten Maßnahmen zur Einsatzverlängerung bestehender Baureihen wäre – bei mäßigem Fahrgastwachstum – der Fahrzeugbedarf im Nah- und Regionalverkehr voraussichtlich bis 2022 gedeckt. Ab 2026 jedenfalls neuer Investitionsbedarf.
<b>Szenario 3</b>	Ein mittlerer bis starker Fahrgästezuwachs würde, zusätzlich zu Szenario 2, ab 2021 den Aufbau einer neuen Generation von Doppelstock-Triebwagen erfordern. Bei dieser Variante wären keine nennenswerten Maßnahmen zur Einsatzverlängerung bestehender Baureihen erforderlich.

Quelle: ÖBB-Unternehmensgruppe

Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung des RH an Ort und Stelle war keine Festlegung erfolgt, welches der drei Szenarien verfolgt werden sollte.

- 18.2** Der RH hielt kritisch fest, dass die strategischen Überlegungen zur Bedarfsermittlung im Nah- und Regionalverkehr bis Ende 2012 nur bedingt nachvollziehbar waren. Insbesondere bemängelte er die unzureichende Differenzierung der Bedarfsermittlung für den österreichischen Markt und jenen für die Beteiligung an Ausschreibungen im benachbarten Ausland. Der RH kritisierte, dass sich die Abrufverhandlungen aus der „Rahmenvereinbarung Werdenfels“ im Vergleich zu deren Errichtung als langwieriger und kostspieliger gestaltet hatten. Auch mussten zwei Gutachten u.a. zur Klärung der rechtlichen Zulässigkeit des Änderungsumfangs der abgerufenen Fahrzeuge eingeholt werden (siehe TZ 21). Da die maßgeblichen Einzelprojekte einander zum Teil überlagerten, zwischenzeitig ausgesetzt und dann unter anderem Namen wieder fortgesetzt wurden, war nach Ansicht des RH die Nachvollziehbarkeit der Planungsschritte beeinträchtigt. Die



Anfang 2013 präsentierten Planungen auf Basis dreier Entwicklungsszenarien erachtete der RH für plausibel.

Der RH empfahl der ÖBB-Personenverkehr AG, bei der Bedarfsplanung künftig zwischen dem Heimmarkt und Fahrzeugen für den internationalen Einsatz zu unterscheiden. Ebenso wären die Projekte der Bedarfsplanung und Beschaffung in Konzeption und Durchführung klar abzugrenzen, um Mehrkosten und Verzögerungen zu vermeiden. Aufbauend auf die Planungsannahmen, die aktuellen Marktentwicklungen und die Finanzierungsmöglichkeiten wären die Maßnahmen zu allenfalls erforderlichen Fahrzeugbeschaffungen konzernweit abzustimmen.

**18.3** *In ihrer Stellungnahme wies die ÖBB-Unternehmensgruppe darauf hin, dass der RH den Sachverhalt zur Bedarfsplanung der Nah- und Regionalverkehrsflotte in drei Punkten inkorrekt bzw. nicht nachvollziehbar dargestellt habe:*

- Die Planungen zur Erneuerung der Nah- und Regionalverkehrsflotte seien mit Mai 2011 begonnen worden. Die vom RH festgestellten Bemühungen zur Erneuerung der Flotte ab Mai 2008 seien nicht nachvollziehbar und durch keine Dokumentation belegt.*
- Der Vorstand der ÖBB-Personenverkehr AG habe im Jahr 2009 die Verknüpfung des Beschaffungsprojekts für das Inland mit jenem für das Auslandsengagement in Werdenfels nicht wegen der unterschiedlichen Marktanforderungen ausgeschlossen, sondern in zwei getrennten Projekten beauftragt.*
- Das Initialprojekt „Next Generation 2020“ sei nicht ohne nachvollziehbare inhaltliche Begründung durch die Projekte „Next Generation 2011“ und „Next Generation 2013“ fortgesetzt worden. Die Planungen seien lediglich in mehreren Einzelprojekten erfolgt.*

*Die ÖBB-Unternehmensgruppe bestätigte in ihrer Stellungnahme, dass bislang keine Festlegung auf eines der drei Anfang 2013 von der ÖBB-Personenverkehr AG präsentierten möglichen strategischen Szenarien betreffend die künftige Entwicklung des Fahrzeugbedarfs im Nah- und Regionalverkehr erfolgt sei und wies darauf hin, dass eine solche Festlegung vom Beauftragungsstand mit Verkehrsdienstverträgen sowie vom Fahrgastzuwachs abhängig sei.*

*Zur Empfehlung des RH, bei der Bedarfsplanung künftig zwischen dem Heimmarkt und Fahrzeugen für den internationalen Einsatz zu unterscheiden, führte die ÖBB-Unternehmensgruppe aus, dass gegenwärtig keine Internationalisierungsstrategie verfolgt werde. Weiters sei die*

*Empfehlung des RH, Projekte der Bedarfsplanung und Beschaffung in Konzeption und Durchführung klar abzugrenzen, nicht praktikabel. Gemäß bisheriger Erfahrungen sei eine iterative Konzeptentwicklung im Zuge eines Beschaffungsverfahrens zielführender und zweckmäßiger.*

- 18.4** Der RH wies gegenüber der ÖBB-Unternehmensgruppe den Vorwurf inkorrekt und nicht nachvollziehbarer Darstellung nachdrücklich zurück, weil sich der Verlauf der Bedarfsplanung der Nah- und Regionalverkehrsflotte in den Protokollen der Sitzungen des Vorstands und des Aufsichtsrats der ÖBB-Personenverkehr AG bereits ab dem Jahr 2008 nachvollziehen ließ. Ebenfalls den Protokollen zu entnehmen war die Feststellung des (damaligen) Vorstands der ÖBB-Personenverkehr AG vom Oktober 2009, dass das Projekt zur Fahrzeug-Ersatzbeschaffung für das Inland „Next Generation 2020“ aufgrund der Marktanforderungen und der zeitlichen Abläufe in keinem Zusammenhang mit dem Projekt zum Abschluss einer Rahmenvereinbarung für den eventuell notwendigen Bedarf an Fahrzeugen für das Ausland (Fahrzeugbeschaffung „Werdenfels“) stand (siehe auch Tabelle 32 im Anhang).

Der RH nahm davon Kenntnis, dass eine Festlegung über den künftigen Fahrzeugbedarf im Nah- und Regionalverkehr vom Beauftragungsstand mit Verkehrsdienstverträgen sowie vom Fahrgastzuwachs abhängig war.

Betreffend die Bedarfsplanung erachtete der RH gerade die Planung im Wege mehrerer Einzelprojekte bzw. die iterative Konzeptentwicklung im Zuge eines Beschaffungsprozesses im Hinblick auf die Nachvollziehbarkeit der Planungsschritte für nachteilig und sah seine Kritik bestätigt. Im Übrigen verwies der RH hinsichtlich der Abgrenzung der Projekte der Bedarfsplanung und der Beschaffung in Konzeption und Durchführung auf seine Gegenäußerung in TZ 21.

Geplantes Engagement im Ausland (Internationalisierungsstrategie)

- 19.1** (1) Ende Oktober 2008 präsentierte der damalige Vorstand der ÖBB-Personenverkehr AG im Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG eine Strategie, die Zielsetzungen hinsichtlich der künftigen Entwicklung der Triebfahrzeugflotte enthielt. Anfang April 2009 beschloss der Vorstand der ÖBB-Personenverkehr AG eine neue Strategie, die in den Monaten April bis September 2009 im Aufsichtsrat der ÖBB-Personenverkehr AG und der ÖBB-Holding AG diskutiert, formal aber nicht beschlossen wurde. Beide Strategiedokumente enthielten im Hinblick auf die Flottenplanung folgende Zielsetzungen:

- Absicherung des Inlandsmarktes und Wahrnehmung von Wachstumschancen auf Auslandsmärkten;
- Flottenerneuerung im Nah- und Regionalverkehr, wobei die Abschreibungen durch Einnahmen aus Verkehrsdienstverträgen gedeckt sein sollten;
- Ausbau der Railjet-Flotte, deren Abschreibungen eigenwirtschaftlich verdient werden sollten.

(2) In Umsetzung der geplanten Wahrnehmung von Wachstumschancen auf Auslandsmärkten („Internationalisierungsstrategie“) strebte der Vorstand der ÖBB-Personenverkehr AG die Teilnahme an zwei Ausschreibungen betreffend Nahverkehrsleistungen in Bayern an („Werdenfels“ März 2010 und „Rosenheim“ September 2010). Bei der Einholung der für die Teilnahme an der Nahverkehrsausschreibung für das Streckennetz „Werdenfels“ erforderlichen Zustimmung des Aufsichtsrats der ÖBB-Personenverkehr AG zeigten sich Unsicherheiten, inwieweit sich dieses Auslandsengagement mit der Strategie der ÖBB-Personenverkehr AG und konzernstrategischen Überlegungen der ÖBB-Holding AG deckte. Letztendlich genehmigte der Aufsichtsrat jedoch die Teilnahme an der Nahverkehrsausschreibung „Werdenfels“.

(3) Die Angebotserstellung verursachte einen externen Beratungsaufwand von rd. 40.000 EUR. Zuvor waren bereits externe Beratungskosten in Höhe von rd. 51.500 EUR für den Abschluss einer Rahmenvereinbarung zum Bezug von Fahrzeugen angefallen (siehe TZ 21). Das Angebot der ÖBB-Personenverkehr AG wurde jedoch aus formellen Gründen von der ausschreibenden Stelle ausgeschlossen. Zudem teilte die ausschreibende Stelle mit, dass das von der ÖBB-Personenverkehr AG gelegte Angebot auch preislich den letzten Platz belegt hätte.

(4) Ungeachtet dessen beabsichtigte die ÖBB-Personenverkehr AG, sich im Jahr 2010 auch an einer Ausschreibung für das Nahverkehrsnetz „Rosenheim“ zu beteiligen. Der Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG erteilte seine Zustimmung. Die Erstellung des Angebots für die Teilnahme an der Verkehrsausschreibung „Rosenheim“ war u.a. mit einem externen Beratungsaufwand in Höhe von rd. 111.000 EUR verbunden. Die externen Beratungskosten für die Angebotserstellung hatten sich damit gegenüber der Teilnahme an der Verkehrsausschreibung „Werdenfels“ nahezu verdreifacht.

(5) Nach Abschluss der Vorbereitungen für die Teilnahme an der Verkehrsausschreibung „Rosenheim“ im September 2010 revidierte der Aufsichtsrat der ÖBB-Personenverkehr AG seine Meinung und schloss

sich der Einschätzung des neuen Vorstandsvorsitzenden der ÖBB-Holding AG an, wonach beim geplanten Auslandsengagement die finanziellen Risiken gegenüber den strategischen Vorteilen überwiegen und damit gegen ein Engagement der ÖBB-Personenverkehr AG sprechen würden. Die ÖBB-Personenverkehr AG nahm folglich von einer Teilnahme an der Ausschreibung für das Rosenheim-Netz Abstand.

(6) Die im Zusammenhang mit den beiden Ausschreibungen „Werdenfels“ und „Rosenheim“ entstandenen Mehrkosten für die externen Beratungsleistungen in Höhe von insgesamt rd. 200.000 EUR und die nicht näher quantifizierbaren internen Aufwendungen zur Vorbereitung und Durchführung der Angebotslegung qualifizierte die ÖBB-Personenverkehr AG im Nachhinein als „Lernkosten“ zur Vorbereitung auf die zunehmende Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrsmarktes.

- 19.2** Ungeachtet allenfalls erzielter Lerneffekte zur Vorbereitung auf die zunehmende Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrsmarktes kritisierte der RH, dass sich bis September 2010 sowohl der Aufsichtsrat der ÖBB-Personenverkehr AG als auch jener der ÖBB-Holding AG nicht eindeutig für oder gegen die Internationalisierungsstrategie des Vorstands der ÖBB-Personenverkehr AG festlegten. Der RH kritisierte darüber hinaus, dass der Vorstand der ÖBB-Personenverkehr AG seine Internationalisierungsstrategie weiter verfolgt hatte, obwohl ein formaler Zustimmungsbeschluss des Aufsichtsrats hierzu fehlte. Die unklare Haltung der Kontrollgremien und das Vorgehen des Vorstands der ÖBB-Personenverkehr AG führten zu externen Beratungsaufwendungen in Höhe von insgesamt rd. 200.000 EUR sowie zu nicht näher quantifizierbaren internen Aufwendungen. Die Unsicherheiten traten genau in jener Phase auf, in der auch die Konzernstrategie der ÖBB-Holding AG nicht klar und eindeutig festgelegt war (siehe TZ 3).

Der RH empfahl der ÖBB-Unternehmensgruppe, die von den Vorständen der Teilgesellschaften eingebrachten Vorschläge im jeweiligen Aufsichtsrat in eindeutiger und nachvollziehbarer Form (Genehmigung, Ablehnung, Vertagung mit verbindlicher Terminfrist) zu behandeln. Der RH verwies dazu auch auf seine unter TZ 3 abgegebene Empfehlung, wonach insbesondere bei wesentlichen und erfolgskritischen Teilbereichen wie Triebfahrzeugbeschaffungen und Triebfahrzeugdisposition eine konzernweit abgestimmte Strategiekaskade zwischen Konzernstrategie und den Teilstrategien der operativ tätigen Teilgesellschaften zu verwirklichen wäre, indem etwa Festlegungen in den Teilstrategien mit den übergeordneten Zielsetzungen in der Konzernstrategie verknüpft werden.

- 19.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Unternehmensgruppe sei für den Bereich der bestellten Verkehrsleistungen (überwiegend Nahverkehr) die Erarbeitung einer Flottenstrategie ohne Abstimmung mit dem Besteller der Verkehrsleistung nicht zielführend, weil dabei stets die funktionalen und kapazitiven Anforderungen an das Fahrzeug im Vordergrund stünden. Ziel sei es dabei, die wirtschaftlich günstigste Lösung zu entwickeln. Sofern Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs in Zukunft über wettbewerbliche Verfahren vergeben würden, seien die Anforderungen der Auftraggeber zu berücksichtigen. Eine Abstimmung der einzusetzenden Fahrzeuge mit dem Auftraggeber im Vorfeld der Ausschreibung sei aus rechtlichen Gründen nicht möglich.*

*Der Beratungsaufwand im Zusammenhang mit den beiden Ausschreibungen „Werdenfels“ und „Rosenheim“ sei in Anbetracht des Gesamtumsatzvolumens der beiden Verkehrsausschreibungen wirtschaftlich, sparsam und zweckmäßig gewesen. Außerdem stehe die Feststellung des RH, dass die ÖBB-Personenverkehr AG die Beratungsaufwendungen im Nachhinein als Lernkosten qualifizierte, in keinem Zusammenhang mit dem Prüfungsgegenstand und sei daher für den Bericht des RH nicht relevant.*

- 19.4** Der RH entgegnete, dass seine Kritik der externen Beratungsaufwendungen vor dem Hintergrund der Verfolgung einer Strategie und das Tätigen eines Aufwands für ein Projekt, für das über einen Zeitraum von rund einem Jahr die nötige formale Zustimmung fehlte, zu sehen war. Im Übrigen beruhte die Qualifikation der Beratungsaufwendungen als Lernkosten auf ÖBB-interner Eigeneinschätzung, die der RH im Sinne ausgewogener Berichterstattung sehr wohl im Kontext des Prüfungsgegenstandes darzustellen hatte.

Mit Bezug auf die in der Stellungnahme der ÖBB-Unternehmensgruppe beigebrachten Hinweise zur Flottenstrategie und zur Abstimmung einzusetzender Fahrzeuge im Vorfeld von Ausschreibungen verwies der RH auf seine Gegenäußerung in TZ 3.

Bedarfsplanung  
Fernverkehrsflotte

- 20.1** (1) Die ÖBB-Personenverkehr AG nutzte im Fernverkehr Triebwagen und Triebzüge,<sup>40</sup> die in ihrem Eigentum standen.<sup>41</sup> Die ÖBB-Personenverkehr AG zeichnete für die Planung und Entwicklung der Fernverkehrsflotte verantwortlich.

<sup>40</sup> mit Ausnahme der zugeordneten Lokomotiven

<sup>41</sup> Die für lokbespannte Züge benötigten Lokomotiven bezog die ÖBB-Personenverkehr AG von der ÖBB-Produktion GmbH auf Basis vertraglicher Grundlagen.

(2) Eine umfassende Erneuerung der Fernverkehrsflotte begann im Jahr 2006. Die Fahrzeugflotte im Fernverkehr hatte damals ein Durchschnittsalter von 22 Jahren (letzte Neubeschaffung 1992). Um die Fernverkehrsflotte zu verjüngen, die Typenvielfalt zu bereinigen sowie die Zuverlässigkeit und Qualität der Wagen zu erhöhen, ein Passagierwachstum zu erreichen, die Wartungskosten zu halbieren und für eine optimale Umlaufplanung ab Fertigstellung des Wiener Hauptbahnhofs bauartgleiches Wagenmaterial zur Verfügung zu haben, genehmigten Vorstand und Aufsichtsrat der ÖBB-Personenverkehr AG sowie der Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG im Jahr 2006 sowie im Jahr 2007 die Beschaffung von 67 Railjet-Garnituren. Davon stand für 16 Railjet-Garnituren zum Zeitpunkt der Genehmigung weder ein Finanzierungsmodell noch ein Einsatzgebiet fest. In der Folge kam es 2010 zur Stornierung dieser 16 Railjet-Garnituren (nähere Details siehe Triebfahrzeugbeschaffungen Railjet TZ 23 bis 26).

(3) Eine im Juli 2014 im Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG präsentierte Fernverkehrsstrategie ging davon aus, dass der Fernverkehr ein wichtiger Wachstumstreiber in der ÖBB-Unternehmensgruppe sei. Eine Verbesserung des Angebots erfordere eine Investition in die Fahrzeugflotte. Dabei wurde im Fernverkehr eine „Schnelle Plattform“ (bis 230 km/h) und eine „Langsamere Plattform“ (bis 190 km/h) unterschieden. Bei der schnellen Plattform würde der Railjet ein adäquates Angebot darstellen, um die Kundenbedürfnisse zu befriedigen. Die Flotte sollte selektiv erweitert und mittelfristig (ab 2020) modernisiert werden<sup>42</sup>. Bei der langsameren Plattform sollen vorläufig lokbespannte Reisezugwagen zum Einsatz gelangen. Ab 2019 seien Ersatzinvestitionen (Ersatz für lokbespannte Reisezüge) erforderlich, zu deren Festlegung sei ein neues Projekt gestartet worden.

- 20.2** Der RH kritisierte, dass die ÖBB-Personenverkehr AG im Zuge der Verjüngung der Fernverkehrsflotte im Jahr 2007 16 Railjet-Garnituren bestellt hatte, für die zum damaligen Zeitpunkt weder das Einsatzgebiet noch die Finanzierung sichergestellt war. Er bemängelte weiters, dass die ÖBB-Personenverkehr AG sodann – infolge unklarer strategischer Festlegungen – drei Jahre benötigte, um ein Festhalten an der Bestellung zu überprüfen und schließlich im Jahr 2010 eine Stornierung zu veranlassen.

Im Übrigen erachtete der RH die in der Fernverkehrsstrategie festgehaltenen Grundsätze, wonach eine „Schnelle Plattform“ (bis 230 km/h) und eine „Langsamere Plattform“ (bis 190 km/h) angeboten werden soll, als zielführend. Neben der geplanten Aufstockung der Railjet-Flotte

<sup>42</sup> zur eingeleiteten Beschaffung von neun zusätzlichen Railjet-Garnituren (siehe TZ 28)

von 51 auf 60 Garnituren waren für den RH die ab 2019 geplanten Ersatzinvestitionen (für derzeit lokbespannte) Fernreisezüge nachvollziehbar.

Der RH empfahl der ÖBB-Personenverkehr AG, einen allfälligen – vor allem mit der geplanten Aufstockung der Railjet-Flotte einhergehenden – Mehrbedarf an Loks zu evaluieren und in Abstimmung mit der ÖBB-Holding AG im Rahmen des Konzernprojekts „Triebfahrzeugstrategie 2035“ zu berücksichtigen.

- 20.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Unternehmensgruppe strebe sie für das Segment Personenfernverkehr eine Flottenhomogenisierung an. Daher sei die Beschaffung von neun zusätzlichen Railjet-Garnituren sowohl aus Marktsicht als auch aus betriebswirtschaftlicher Sicht sinnvoll. Zukünftig könne aufgrund geänderter Zulassungsbestimmungen nur eine neu zu entwickelnde Fernverkehrsplattform beschafft werden. Die Entwicklung einer Flottenstrategie unter Berücksichtigung dieses Umstands sei aktuell in Ausarbeitung und werde vor dem nächsten Beschaffungsprozess in diesem Segment fertiggestellt.*

*Die Beschaffung im Jahr 2006 habe 23 Garnituren und jene im Jahr 2007 44 Garnituren umfasst. Für 28 dieser 44 Garnituren (Option I) sei die Einsatzsicherheit gegeben gewesen. Für die übrigen 16 Garnituren (Option II) seien Einsatzoptionen vorgelegen, die in weiterer Folge evaluiert worden seien. Um den günstigeren Beschaffungspreis zu sichern, seien daher weitere 16 Garnituren bestellt worden. In Wahrnehmung der Sorgfaltspflichten der Unternehmensleitung habe diese mit dem Lieferanten für diese 16 Garnituren ein kostenloses Rücktrittsrecht verankert.*

- 20.4** Der RH entgegnete, dass er die Einschätzung betreffend die Wahrnehmung der Sorgfaltspflichten insofern nicht teilen konnte, weil im Jahr 2007 16 Railjet-Garnituren ohne vorhandenes Einsatzkonzept bzw. gesicherte Finanzierung bestellt wurden. In diesem Zusammenhang erinnerte der RH an die lange Überprüfungsdauer (drei Jahre), in der festgestellt werden sollte, ob an dieser Bestellung festgehalten werden soll sowie auf die fehlende Vereinbarung einer Verzinsung für die rückzuerstattende Anzahlung in der Höhe von rd. 52,8 Mio. EUR in Folge der Stornierung (siehe TZ 26).

## Triebfahrzeugbeschaffungen

Nah- und Regional-  
verkehrsflotte –  
Desiro ML (Cityjet)

Rahmenvereinbarung und Abrufverhandlungen

**21.1** (1) Im Februar 2010 hatte die ÖBB-Personenverkehr AG anlässlich der Teilnahme an einer Verkehrsausschreibung für die Erbringung von Nahverkehrsleistungen in Bayern mit einem Lieferanten eine Rahmenvereinbarung über den Bezug von E-Triebwagen abgeschlossen. Diese Rahmenvereinbarung „Werdenfels“ sah die Möglichkeit vor – über den Bedarf für die ausgeschriebene Verkehrsausschreibung hinaus – „baugleiche“ Fahrzeuge abzurufen und ermöglichte so den Bezug von bis zu 200 Stück E-Triebwagen des Typs Desiro ML. Das Lastenheft sah verschiedene Optionen für die Konfiguration der Fahrzeugplattform vor. Eine Preisstaffelung abhängig von der bestellten Fahrzeugmenge war im Preisblatt nicht enthalten.

(2) Im August 2011 erteilte der Vorstand der ÖBB-Personenverkehr AG den Auftrag zum Beschaffungsprojekt „Next Generation 2013“. Desesen Ziele lauteten „Beschaffung einer neuen Triebwagenflotte“, „Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung mit Bund und Ländern“ sowie „Durchführung und Abschluss der Abrufverhandlungen<sup>43</sup> bzw. optional Durchführung einer Neuausschreibung falls wirtschaftlich erforderlich“.

(3) Die ÖBB-Personenverkehr AG leitete im August 2011 unmittelbar nach Start des Projekts „Next Generation 2013“ ein Verfahren zum Abruf von Fahrzeugen aus der bestehenden Rahmenvereinbarung „Werdenfels“ ein. Nachvollziehbare Überlegungen, ob Abrufverhandlungen aus der bestehenden Rahmenvereinbarung oder die Neuausschreibung von Elektrotriebwagen für den Nah- und Regionalverkehr in Österreich zur Zielerreichung besser geeignet gewesen wären, waren nicht dokumentiert.

(4) Da sich die Rahmenvereinbarung „Werdenfels“ auf Fahrzeuge für den Einsatz in Deutschland bezogen hatte, waren trotz Berücksichtigung diverser Optionen in der Rahmenvereinbarung technische Verhandlungen im Zuge des Abrufs erforderlich.

(5) Die technischen Verhandlungen der ÖBB-Personenverkehr AG mit dem Hersteller im Zuge des Abrufverfahrens nahmen rund fünf Monate (September 2011 bis Februar 2012) in Anspruch. Die Änderungen im Lastenheft betrafen etwa die Aufnahme der Mehrsystemtauglichkeit,

<sup>43</sup> aus der bestehenden Rahmenvereinbarung „Werdenfels“



um auch Grenzbahnhöfe in Ungarn und in der Tschechischen Republik anfahren zu können. Auch wurden die Wagenlängen von 72 Meter auf 75 Meter geändert, um die in Österreich übliche Bahnsteiglänge optimal ausnutzen zu können und um die Anzahl der Sitzplätze in den Triebwagen zu erhöhen.

(6) Um die Finanzierung der Fahrzeuge sicherzustellen, führte die ÖBB-Personenverkehr AG Verhandlungen mit den Gebietskörperschaften (dem BMVIT als Vertreterin des Bundes<sup>44</sup> und den betroffenen Ländern) über das voraussichtliche Zugkilometervolumen, das mit neuem Rollmaterial zu befahren sein würde und für das die ÖBB-Personenverkehr AG einen Finanzierungsbeitrag in Form eines erhöhten Abgeltungsbetrags zu erhalten begehrte (siehe TZ 37).

Gemeinsam mit dem BMVIT und den Ländern erarbeitete die ÖBB-Personenverkehr AG ein Einsatzkonzept, aus dem Umlaufpläne und ein Ausmusterungskonzept erstellt wurden. Aus dem Einsatzkonzept konnte die Menge an Fahrzeugen abgeleitet werden, die abgerufen werden sollte. Es waren dies 30 Stück für den Schnellbahn- (S-Bahn-) und 70 Stück für den Regionalbahnverkehr (R-Bahn). Diese Festlegung war wesentlich für die mit dem Hersteller geführten Preisverhandlungen.

(7) Die Preisverhandlungen nahmen rund zwölf Monate (Dezember 2011 bis Dezember 2012) in Anspruch. Das Ergebnis dieser Verhandlungen gemäß Preisblatt war ein Preisnachlass von rd. 1,5 % (7,59 Mio. EUR<sup>45</sup>). Zusätzlich wurde mit dem Hersteller vereinbart, dass das Assembling der Fahrzeuge (finaler Zusammenbau der Komponenten) zu 80 %<sup>46</sup> durch ÖBB-Technische Services GmbH erfolgen würde. Zu diesem Zweck wurde ein Subliefervertrag zwischen dem Hersteller und der ÖBB-Technische Services GmbH abgeschlossen. Letztere erwartete einen Erlös in Höhe von 10,1 Mio. EUR.

(8) Im November 2012 beauftragte die ÖBB-Personenverkehr AG zwei Gutachten über die vergaberechtliche Zulässigkeit des Abrufs. Diese lagen im Jänner 2013 vor und bestätigten beide die vergaberechtliche Zulässigkeit des Abrufs. Nach Durchführung einer Wirtschaftlichkeitsrechnung, Zustimmung des Aufsichtsrats der ÖBB-Personenverkehr AG und Zustimmung des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG unterfertigte die ÖBB-Personenverkehr AG den Liefervertrag zum ersten Abruf aus der Rahmenvereinbarung „Werdenfels“ am 28. Februar 2013.

<sup>44</sup> gemeinsam mit der vom BMVIT dazu beauftragten SCHIG Ges.m.b.H

<sup>45</sup> Berechnet auf Preisbasis 2010 bzw. unter Berücksichtigung der Preisgleitung rd. 8,96 Mio. EUR zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses.

<sup>46</sup> Von den 100 bestellten Desiro ML werden 80 Stk. durch die ÖBB Technische Services GmbH endgefertigt (Assembling).

(9) Die Abrufverhandlungen, die im August 2011 eingeleitet worden waren, hatten somit rd. 18 Monate in Anspruch genommen. Im Vergleich dazu war der Abschluss der Rahmenvereinbarung „Werdenfels“ rascher erfolgt – dieser hatte fünf Monate, von September 2009 bis Februar 2010, gedauert. Die Abrufverhandlungen aus der Rahmenvereinbarung „Werdenfels“ und der Abschluss des Liefervertrags waren mit externen Beratungskosten von rd. 135.000 EUR<sup>47</sup> verbunden. Im Vergleich dazu hatten die externen Beratungskosten für den Abschluss der Rahmenvereinbarung rd. 51.500 EUR betragen.

- 21.2** Der RH kritisierte, dass aus den vorliegenden Unterlagen zur Beschaffung von 100 Elektrotriebwagen für den Nah- und Regionalverkehr keine klare Trennung der Teilprozesse Bedarfsermittlung und Fahrzeugbeschaffung erkennbar war (siehe auch TZ 18). Er kritisierte insbesondere, dass bei der ÖBB-Personenverkehr AG vor Beginn der Abrufverhandlungen keine Überlegungen dokumentiert waren, ob ein Abruf aus der vorhandenen Rahmenvereinbarung, die den Bezug von bis zu 200 Fahrzeugen mit einer für den Einsatz in Deutschland vorgesehenen Konfiguration ermöglichte, oder eine Neuausschreibung von E-Triebwagen für den Nah- und Regionalverkehr in Österreich wirtschaftlicher war. Der RH sah durch die frühe Festlegung auf einen Hersteller die Sicherstellung der wirtschaftlich günstigsten Beschaffung gefährdet. Der RH kritisierte weiters, dass die Abrufverhandlungen rd. 18 Monate in Anspruch genommen hatten und der Abschluss des Liefervertrags mit externen Beratungskosten von rd. 135.000 EUR (somit mehr als dem 2,5-Fachen der Beratungskosten für den Abschluss der ursprünglichen Rahmenvereinbarung) verbunden war.

Der RH empfahl der ÖBB-Personenverkehr AG, künftig die Bedarfsermittlung getrennt von etwaigen Abrufverhandlungen durchzuführen, um die wirtschaftlich günstigste Beschaffung sicherzustellen. Er empfahl weiters, vor Beginn von Abrufverhandlungen die wirtschaftliche Zweckmäßigkeit zu prüfen und die rechtliche Zulässigkeit eines Abrufs abzuklären.

- 21.3** (a) *Laut Stellungnahme der ÖBB-Unternehmensgruppe habe die Rahmenvereinbarung nicht nur den Abruf baugleicher Fahrzeuge, sondern auch den Abruf von wesentlich veränderten Fahrzeugen zugelassen, soweit dies nicht eine substanzielle Änderung des Gegenstands der Rahmenvereinbarung herbeigeführt hätte.*

<sup>47</sup> Diese waren für Rechtsberatung zur Durchführung des Vergabeverfahrens, Gutachten zur vergaberechtlichen Zulässigkeit des Abrufs aus der Rahmenvereinbarung „Werdenfels“, Gutachten zur fachlichen Richtigkeit der Wirtschaftlichkeitsberechnung und Gutachten zur Bewertung eines während den Abrufverhandlungen eingegangenen Konkurrenzoffers angefallen.

*Die im Februar 2010 abgeschlossene Rahmenvereinbarung habe sich nicht auf Fahrzeuge für den Einsatz in Deutschland bezogen. Dies ergebe sich auch aus dem der Rahmenvereinbarung beiliegenden Muster-Liefervertrag, der in einem Punkt die Zulassung der Fahrzeuge zum gesamten österreichischen Normalspur-Schienennetz vorsehe. Da die Rahmenvereinbarung unterschiedliche Fahrzeugvarianten vorgesehen habe, seien im Zuge des Abrufs technische Verhandlungen notwendig gewesen.*

*(b) Die Triebwagenlänge von 75 Meter sei – vorausschauend für einen allfälligen Bedarf am Heimmarkt<sup>48</sup> – bereits als Option in der Rahmenvereinbarung enthalten und technische Verhandlungen dahingehend daher nicht erforderlich gewesen.*

*(c) Der vom RH festgestellte Verhandlungserfolg habe nicht – wie vom RH festgestellt – 7,59 Mio. EUR, sondern vielmehr 50,7 Mio. EUR betragen.*

*(d) Auch sei die Festlegung auf die abzurufende Stückzahl nicht – wie vom RH festgestellt – wesentlich für die mit dem Hersteller geführten Preisverhandlungen gewesen. Die Fahrzeugkonfigurationen für den Schnellbahn- und Regionalbahnverkehr seien bereits aus der Rahmenvereinbarung und der darin enthaltenen Preisliste ableitbar gewesen.*

*(e) Zum Vorwurf des RH betreffend mangelhaft dokumentierte Wirtschaftlichkeitsüberlegungen bei der Beschaffung von 100 Elektrotriebwagen für den Nah- und Regionalverkehr hielt die ÖBB-Unternehmensgruppe in ihrer Stellungnahme fest:*

- Ein Ziel des Beschaffungsprojekts habe „Durchführung und Abschluss der Abrufverhandlungen bzw. optional Durchführung einer Neuausschreibung falls wirtschaftlich erforderlich“ gelautet;*
- die Rahmenvereinbarung sei im Februar 2010 mit dem klaren Bestbieter abgeschlossen worden. Der Markt der Schienenfahrzeughersteller habe sich seit Abschluss der Rahmenvereinbarung bis Beginn der Abrufverhandlungen nicht geändert. Eine neuerliche Ausschreibung hätte keine Vorteile gebracht;*
- bei einem wirtschaftlich unvorteilhaften Verhandlungsergebnis der Abrufverhandlungen hätten diese jederzeit abgebrochen werden können. Überdies sei ein während der Abrufverhandlungen eingegangenes Initiativangebot eines unterlegenen Mitbewerbers vorgelegen,*

<sup>48</sup> Einsatz in Österreich

*das laut eingeholten Universitätsgutachten preislich über dem Angebot des Bestbieters gelegen war.*

*Zudem verwies die ÖBB-Unternehmensgruppe in ihrer Stellungnahme auf die im Rahmen der Gebarungsüberprüfung übermittelten Dokumente „Projekthandbuch NG 2011“, 110629\_Ergebnisvergleich“ (Excel-Tabelle mit Darstellung der Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsberechnung) und „Bewertung\_Fuhrparkszenarien“.*

*(f) Der Beratungsaufwand im Zusammenhang mit den Abrufverhandlungen sei in Anbetracht des genehmigten Vergabevolumens wirtschaftlich, sparsam und zweckmäßig. Die Dauer der Verhandlungen habe sich aus dem rechtzeitigen Projektstart und dem mangelnden Zeitdruck ergeben.*

*(g) Der Empfehlung des RH, künftig die Bedarfsermittlung getrennt von etwaigen Abrufverhandlungen durchzuführen, um die wirtschaftlich günstigste Beschaffung sicherzustellen, könne die ÖBB-Unternehmensgruppe nur bedingt folgen. Nach den Erfahrungen der ÖBB-Personenverkehr AG könne eine iterativ strukturierte Konzeptentwicklung im Zuge eines Beschaffungsverfahrens den Ablauf verbessern.*

*(h) Zur Empfehlung des RH, vor Beginn von Abrufverhandlungen die wirtschaftliche Zweckmäßigkeit zu prüfen und die rechtliche Zulässigkeit eines Abrufs abzuklären, führte die ÖBB-Unternehmensgruppe aus, dass beides im gegenständlichen Beschaffungsfall erfolgt sei.*

- 21.4** (a) Der RH entgegnete, dass in der Rahmenvereinbarung vom Februar 2010 „im Fall einer Zuschlagserteilung im Vergabeverfahren „Werdenfels“<sup>49</sup> die Lieferung von 30 bis 35 baugleichen elektrischen Nahverkehrstriebwagen festgelegt war und eine Option von weiteren fünf baugleichen elektrischen Nahverkehrstriebwagen einschließlich Optionen zu den im Liefervertrag und seinen Beilagen festgelegten Bedingungen abzurufen.“

Die Rahmenvereinbarung berechtigte zudem, „im Fall eines zukünftigen Bedarfs die Lieferung einer über den Bedarf des Vergabeverfahrens „Werdenfels“ hinausgehenden Anzahl an baugleichen elektrischen Nahverkehrstriebwagen [...] zu beauftragen.“ Die maximale Abrufmenge war mit 200 Triebwagen inklusive des Abrufs „Werdenfels“ begrenzt.

<sup>49</sup> Damit war eine Verkehrsausschreibung für die Erbringung von Nahverkehrsleistungen in Bayern gemeint.

Der Muster-Liefervertrag, der der Rahmenvereinbarung von Februar 2010 beigelegt war, hielt in seiner Präambel als Ziel „die zeitgerechte Beschaffung der erforderlichen elektrischen Nahverkehrstriebwagen, die für den Betrieb des Werdenfels-Netzes erforderlich und zweckmäßig sind“ fest. Der Betrieb des Werdenfels-Netzes bedeutete nach Ansicht des RH jedenfalls den Fahrzeugeinsatz in Deutschland.

(b) Der RH erwiderte, dass erst der nach Abschluss der Abrufverhandlungen unterzeichnete Liefervertrag vom Februar 2013 in einer Beilage als „zusätzliche, nach dem Abschluss der Rahmenvereinbarung angefragte Ausstattungsvariante“ die „Wagenkastenverlängerung Mittelwagen“ um ca. 2,4 Meter auf damit insgesamt 75 Meter lange dreiteilige Triebwagen vorsah. Die für die Ziehung dieser Option angefallenen Kosten waren im Preisblatt des Liefervertrags vom Februar 2013 ausgewiesen.

(c) Der RH wies darauf hin, dass ihm zur Beurteilung des Erfolgs der Preisverhandlungen im Zuge des ersten Abrufs die Preisblätter der Rahmenvereinbarung vom Februar 2010 sowie des Liefervertrags vom Februar 2013 dienten; beide Preisblätter hatten als Preisbasis Februar 2010. Die Gegenüberstellung ergab einen Preisnachlass von rd. 1,5 % (7,59 Mio. EUR<sup>50</sup>). Einen darüber hinausgehenden Erfolg der Preisverhandlungen in Höhe der nunmehr seitens der ÖBB-Unternehmensgruppe relevierten rd. 50 Mio. EUR hatte diese – trotz entsprechendem Ersuchen des RH im Zuge der Gebarungüberprüfung – weder schriftlich erläutert noch durch Unterlagen belegt.

(d) Der RH stellte klar, dass die Festlegung auf die abzurufende Stückzahl insofern wesentlich war, als danach die Preisverhandlungen wieder aufgenommen wurden und der Hersteller ein neues Angebot übermittelte.

(e) Der Argumentation der ÖBB-Unternehmensgruppe bezüglich der vom RH kritisierten unzureichenden Trennung der Teilprozesse Bedarfsermittlung und Fahrzeugbeschaffung hielt der RH entgegen:

– Nachdem der Vorstand und Aufsichtsrat der ÖBB-Personenverkehr AG eine Grundsatzentscheidung zur Fuhrparkerneuerung getroffen hatten, begann der sofortige Abruf aus einer bestehenden Rahmenvereinbarung, die 18 Monate zuvor für die Beschaffung von Fahrzeugen für den Einsatz in Deutschland mit entsprechender Fahrzeugkonfiguration abgeschlossen worden war. Überlegungen, ob

<sup>50</sup> Berechnet auf Preisbasis 2010 bzw. unter Berücksichtigung der Preisgleitung rd. 8,96 Mio. EUR zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses.

dieses Vorgehen rechtlich zulässig und wirtschaftlich sinnvoll war, waren – trotz anders lautendem Projektziel – nicht dokumentiert.

- Überlegungen hinsichtlich einer neuerlichen Ausschreibung vermisste der RH deswegen, weil der zweitgereichte Bieter im Verfahren zum Abschluss der Rahmenvereinbarung nur 0,18 % hinter dem Bestbieter lag. Das rund acht Monate nach Start der Abrufverhandlungen von der ÖBB-Unternehmensgruppe eingeholte – und später als Initiativangebot eines unterlegenen Mitbewerbers bezeichnete – Vergleichsangebot stammte hingegen von jenem Bieter, der im Verfahren zum Abschluss der Rahmenvereinbarung am schlechtesten gereicht gewesen war (15,98 % hinter dem Bestbieter).

(f) Aus dem Abruf aus der vorhandenen Rahmenvereinbarung resultierte nach Ansicht des RH weder in zeitlicher Hinsicht noch in Bezug auf die Beratungskosten eine Ersparnis gegenüber einer Neuausschreibung; dies deshalb, weil die Abrufverhandlungen 3,5-mal so lange gedauert hatten wie der Abschluss der Rahmenvereinbarung und die externen Beratungskosten der Abrufverhandlungen das 2,5-Fache jener für den Abschluss der Rahmenvereinbarung betragen hatten.

(g) In Abkehr von der in der Stellungnahme relevierten iterativ strukturierten Konzeptentwicklung wäre vor Beginn von Abrufverhandlungen deren wirtschaftliche Zweckmäßigkeit – im Vergleich zu einer Neuausschreibung – zu prüfen.

(h) Im Übrigen wies der RH darauf hin, dass die rechtliche Zulässigkeit des Abrufs aus der Rahmenvereinbarung im überprüften Beschaffungsfall erst im Jänner 2013 durch Gutachten bestätigt war, die Verhandlungen bezüglich des Abrufs aus der Rahmenvereinbarung jedoch schon im August 2011 eingeleitet worden waren.

Der RH bekräftigte deshalb seine Empfehlung, die Bedarfsermittlung getrennt von etwaigen Abrufverhandlungen durchzuführen, um die wirtschaftlich günstigste Beschaffung sicherzustellen. Die rechtliche Zulässigkeit eines Abrufs wäre vor Beginn von Abrufverhandlungen abzuklären.

Liefervertrag Desiro ML (Cityjet)

- 22.1** (1) Der Liefervertrag vom 28. Februar 2013 bildete den Abschluss der Abrufverhandlungen aus der Rahmenvereinbarung „Werdenfels“ (siehe TZ 21), die den Bezug von bis zu 200 Stk. Elektrotriebwagen des Typs Desiro ML vorsah. Mit diesem Liefervertrag orderte die ÖBB-Perso-

nenverkehr AG 30 Stk. E-Triebwagen für den Schnellbahn- (S-Bahn-) und 70 Stk. E-Triebwagen für den Regionalbahnverkehr (R-Bahn)<sup>51</sup>. Der ausverhandelte Preis pro S-Bahn betrug 5,13 Mio. EUR<sup>52</sup>, jener pro R-Bahn rd. 5,05 Mio. EUR<sup>53</sup>. Unter Berücksichtigung der Preisgleitformel betrug der zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses erwartete Gesamtpreis rd. 560 Mio. EUR. Das genehmigte Investitionsbudget betrug 610 Mio. EUR.

(2) Der Liefervertrag sah den Abruf von bis zu sechs weiteren Fahrzeugen bis August 2014 vor. Als Ersatz für einen verunfallten Elektrotriebwagen Talent 4014 genehmigte der Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG im März 2014 den Abruf eines 101. Desiro ML.

(3) Im Zeitraum August 2013 bis Mai 2014 erfolgten drei Vertragsänderungen, die bislang zu einer Preissteigerung von rd. 2,6 % führten. Diese Änderungen hatten u.a. technische Anpassungen und Änderungen des Fahrzeugdesigns zum Inhalt. Die sich durch die Vertragsänderungen ergebenden Verzögerungen des ursprünglichen Lieferplans waren zum Teil auf Planungsmängel<sup>54</sup> zurückzuführen und damit von der ÖBB-Personenverkehr AG zu verantworten. Die ÖBB-Personenverkehr AG stellte Berechnungen zu den Mehrkosten an, die aus der von ihr zu verantwortenden Verzögerung entstanden waren. Laut diesen internen Berechnungen betragen die Mehrkosten rd. 4,45 Mio. EUR.

**22.2** Der RH kritisierte, dass die Mehrkosten bei der Beschaffung der E-Triebwagen Desiro ML (Cityjet) in Höhe von rd. 4,45 Mio. EUR aufgrund der von der ÖBB-Personenverkehr AG durch nachträgliche Bestelländerungen verursachten Verzögerung des ursprünglichen Lieferplans bei rechtzeitigen Planungen vermeidbar gewesen wären.

Er empfahl der ÖBB-Personenverkehr AG, künftig die Planungsprozesse rechtzeitig abzuschließen, um nachträgliche Bestelländerungen und damit verbundene Mehrkosten zu vermeiden.

<sup>51</sup> Die Fahrzeuge waren für den Einsatz in Wien, Niederösterreich, Oberösterreich und der Steiermark vorgesehen. Der Lieferplan sah eine Auslieferung bis Jänner 2018 vor. Ein Prototyp wurde im November 2014 fertiggestellt. Eine Zulassung der Fahrzeugreihe für den Verkehr in Österreich war zum Zeitpunkt der Gebarungsprüfung noch nicht vorhanden.

<sup>52</sup> Preisbasis 2010 bzw. unter Berücksichtigung der Preisgleitung rd. 5,5 Mio. EUR zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses

<sup>53</sup> Preisbasis 2010 bzw. unter Berücksichtigung der Preisgleitung rd. 5,4 Mio. EUR zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses

<sup>54</sup> z.B. Innendesign nicht konform mit den europäischen Technischen Spezifikationen Interoperabilität (TSI) etc.

**22.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Unternehmensgruppe habe es sich bei den im Zeitraum August 2013 bis Mai 2014 erfolgten Vertragsänderungen, die bislang zu einer Preissteigerung von 2,6 % führten, um das Ergebnis von vertraglich und terminlich mit dem Hersteller vereinbarten technischen Konzeptdurchsprachen gehandelt. Diese seien in den Projektablauf eingeplant gewesen, um die termingerechte Inbetriebnahme der technisch ausoptimierten Fahrzeugflotte sicherzustellen und keineswegs das Resultat einer mangelhaften Planung.*

*Die Darstellung des RH, derzufolge diese Vertragsänderungen Verzögerungen des ursprünglichen Lieferplans ergeben hätten, die zum Teil auf Planungsmängel<sup>55</sup> zurückzuführen waren, damit von der ÖBB-Personenverkehr AG zu verantworten waren und somit zu Mehrkosten von rd. 4,45 Mio. EUR geführt hätten, sei für die ÖBB-Unternehmensgruppe nicht nachvollziehbar.*

*– Weder sei es zu einer Lieferverzögerung gekommen, noch seien Mehrkosten in der Höhe von 4,45 Mio. EUR entstanden;*

*– der Lieferplan gemäß Beilage D zum Liefervertrag sei vertragskonform eingehalten worden. Eine Bestätigung der Termintreue durch den Hersteller habe die ÖBB-Unternehmensgruppe dem RH übermittelt.*

**22.4** Der RH stellte klar, dass die ihm im Zuge seiner Prüfungshandlungen übergebene interne Bewertung der ersten Vertragsänderung des Liefervertrags festhielt, welche Forderungen der ÖBB-Personenverkehr AG bzw. des Herstellers vor der ersten Vertragsänderung einander gegenüberstanden: Diese Aufstellung ergab, dass die ÖBB-Personenverkehr AG Pönaleforderungen in der Höhe von rd. 4,45 Mio. EUR aufgrund bestehender Gegenforderungen aus „Lieferverzug ÖBB aufgrund offener Punkte Designkonzept (nicht TSI konform)“ nicht geltend machen konnte. Der RH bekräftigte deshalb seine Kritik, dass insofern aufgrund von Planungsmängeln der ÖBB-Personenverkehr AG Mehrkosten in der Höhe von rd. 4,45 Mio. EUR entstanden. Eine Verzögerung des – im Liefervertrag vom Februar 2013 ursprünglich vorgesehenen – Lieferplans war eingetreten, weil der Lieferplan mit der ersten Vertragsänderung in Richtung eines späteren Fertigstellungstermins des Designkonzepts abgeändert wurde.

<sup>55</sup> z.B. Innendesign nicht konform mit den europäischen Technischen Spezifikationen Interoperabilität (TSI) etc.



Fernverkehrsflotte – Railjet

**23** In den Jahren 2008 bis 2012 nahm die ÖBB-Personenverkehr AG 51 Railjet-Garnituren in ihren Anlagenbestand auf. Das Investitionsvolumen betrug insgesamt rd. 618,7 Mio. EUR.

Der Liefervertrag vom 26. Jänner 2006 sah einen Preis von 10,59 Mio. EUR pro Railjet-Garnitur vor. Dieser erhöhte sich durch die ebenfalls im Liefervertrag vom 26. Jänner 2006 festgehaltene Preisgleitung sowie aufgrund von in den Jahren 2007, 2009, 2010 und 2011 vorgenommenen Vertragsänderungen.

Die Vertragsänderungen betrafen etwa die Außenlackierung, die Zugaufteilung, die Innengestaltung und Sitze, die Zugsicherungsausrüstung, die Datenfernübertragung, den Umbau der Bistrowagen und die Ausstattung mit W-LAN. Der Preis der einzelnen Railjet-Garnituren lag so zwischen rd. 11,79 Mio. EUR und rd. 12,58 Mio. EUR.

Die Beschaffung erfolgte in mehreren Schritten:

**Tabelle 10: Chronologie Beschaffung Railjet-Flotte**

Zeitpunkt	Maßnahme, Ereignis
26. Jänner 2006	Bestellung Railjet Basis-Serie 23 Garnituren
24. September 2007	Ziehung von Option I + II Bestellung von 44 weiteren Garnituren (28 Garnituren + 16 Garnituren)
31. Dezember 2009	Ablauf kostenloses Rücktrittsrecht von Option II
30. Juni 2010	Ablauf erste Verlängerung Rücktrittsrecht von Option II
3. Dezember 2010	Mitteilung über Ausübung des Rücktrittrechts von Option II
22. Dezember 2010	Ankündigung des möglichen Vertragseintritts eines anderen Eisenbahnverkehrsunternehmens in Option II
31. Dezember 2010	Ablauf zweite Verlängerung Rücktrittsrecht von Option II
30. September 2011	Vertragseintritt des anderen Eisenbahnverkehrsunternehmens in Option II
9. April 2014	Initiativangebot des Herstellers für neun Railjet-Garnituren
28. Juli 2014	Bestellung von neun Railjet-Garnituren (vorgesehen für Einsatz in Italien)

Quellen: ÖBB-Unternehmensgruppe; Darstellung RH

#### Railjet Basisbestellung – 23 Garnituren

**24.1** Nach einer europaweiten Ausschreibung schloss die ÖBB-Personenverkehr AG am 26. Jänner 2006 einen Liefervertrag über die fixe Bestellung von 23 Railjet-Garnituren (Rollmaterial für den Hochgeschwindigkeitsverkehr) ab. Das vom Vorstand und Aufsichtsrat der ÖBB-Personenverkehr AG sowie vom Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG genehmigte Investitionsvolumen betrug 243,5 Mio. EUR. Es

entsprach dem 23-Fachen des im Liefervertrag vom 26. Jänner 2006 enthaltenen Grundpreises pro Railjet-Garnitur, jedoch ohne Berücksichtigung der Preisgleitung.

- 24.2** Der RH hielt kritisch fest, dass sowohl Vorstand und Aufsichtsrat der ÖBB-Personenverkehr AG als auch der Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG bei Genehmigung der Beschaffung von 23 Railjet-Garnituren im Jahr 2006 nicht vom vollständigen – damals bekannten – Investitionsvolumen ausgingen. So wurde die vertraglich vereinbarte Preisgleitung bei Abschätzung des benötigten Investitionsvolumens nicht berücksichtigt. Ebenso wurde keine Reserve für auftraggeberspezifische Anpassungen eingepreist (siehe TZ 23).

#### Optionsziehungen I und II – 44 weitere Garnituren

- 25.1** Im Jahr 2007 genehmigten Vorstand und Aufsichtsrat der ÖBB-Personenverkehr AG sowie der Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG die Beschaffung von 28 weiteren Railjet-Garnituren (Option I). Das genehmigte Investitionsvolumen für die Optionsziehung I betrug 358,5 Mio. EUR. Gleichzeitig wurde die Ziehung einer zusätzlichen Option von 16 Railjet-Garnituren beschlossen (Option II). Das genehmigte Investitionsvolumen für die Optionsziehung II betrug 214 Mio. EUR.

Da bei Bestellung im Jahr 2007 das künftige Einsatzgebiet der 16 Railjet-Garnituren aus Option II noch nicht feststand und die Finanzierung nicht sichergestellt war, genehmigten Vorstand und Aufsichtsrat der ÖBB-Personenverkehr AG bzw. der ÖBB-Holding AG diese Beschaffung nur vorbehaltlich eines kostenfreien Rücktrittsrechts bis 31. Dezember 2010.

Die genehmigten Optionsziehungen über insgesamt 44 weitere Railjet-Garnituren erfolgten am 24. September 2007 in Form von zwei Vertragsänderungen des 2006 abgeschlossenen Liefervertrags. Der Hersteller gewährte ein kostenfreies Rücktrittsrecht für 16 Railjet-Garnituren bis 31. Dezember 2009.

- 25.2** Der RH kritisierte, dass Vorstand und Aufsichtsrat der ÖBB-Personenverkehr AG sowie der Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG die Optionsziehung für 16 Railjet-Garnituren mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 214 Mio. EUR genehmigt hatten, obwohl die Finanzierung nicht sichergestellt war und das Einsatzgebiet nicht feststand.

## Stornierung Railjet Option II – 16 Garnituren

- 26.1** Bis Dezember 2009 hatte die ÖBB-Personenverkehr AG weder ein Einsatzkonzept noch ein Finanzierungskonzept für die 16 – vorbehaltlich eines kostenlosen Rücktrittsrechts – bestellten Railjet-Garnituren fertiggestellt. Aufgrund dessen genehmigte der Aufsichtsrat der ÖBB-Personenverkehr AG die Verlängerung der Abbestellmöglichkeit bis zum 30. Juni 2010, wobei die mit der Verlängerung verbundenen Kosten maximal 2 Mio. EUR betragen durften.

Da die ÖBB-Personenverkehr AG mehr Zeit benötigte, um ihre strategische Ausrichtung festzulegen und die Frage der Finanzierung zu klären, vereinbarte sie mit dem Hersteller eine weitere Erstreckung des Rücktrittsrechts bis 31. Dezember 2010. Die Stornokosten wurden vertraglich mit 3 Mio. EUR gedeckelt.

Am 1. Dezember 2010 beschloss der Aufsichtsrat der ÖBB-Personenverkehr AG die Stornierung der 16 Railjet-Garnituren, weil es für diese kein Einsatzgebiet gab und die Finanzierung nicht sichergestellt war. Zur Abwendung der Stornokosten trat die ÖBB-Personenverkehr AG in intensive Verhandlungen mit dem Hersteller und einem ausländischen Eisenbahn-Verkehrsunternehmen, das am 30. September 2011 hinsichtlich der zuletzt bestellten 16 Railjet-Garnituren in den Liefervertrag eintrat<sup>56</sup>.

In einer Vertragsänderung zum Liefervertrag regelten der Hersteller und die ÖBB-Personenverkehr AG die Rückabwicklung der geleisteten Teilanzahlung für die 16 Railjet-Garnituren in der Höhe von insgesamt rd. 52,8 Mio. EUR. Die Rückzahlung der Anzahlung erfolgte zur Gänze. Eine Verzinsung gelangte nur für den Zeitraum ab Ausübung des Rücktrittsrechts bis zum Zeitpunkt der Rückzahlung zur Anwendung. Der Zinssatz wurde mit 1 % über dem Basiszinssatz<sup>57</sup> festgelegt. Die lukrierten Zinsen betragen rd. 312.000 EUR. Für den Zeitraum davor, also für eine Zeitspanne von rund drei Jahren, erfolgte die Rückzahlung der geleisteten Teilanzahlung unverzinst.

<sup>56</sup> Vereinbarung über die teilweise Übertragung des Liefervertrags

<sup>57</sup> Der Basiszinssatz ist ein wechselnder Zinssatz, der von der Österreichischen Nationalbank bekannt gegeben wird. Er ist Anknüpfungszinssatz für die Berechnung von Verzugszinsen gemäß Unternehmensgesetzbuch, um eine fixe Spanne erhöht (vor 2013 8 %, seit 2013 9,2 %) ergibt er die Höhe des Verzugszinssatzes. Als Grundlage zur Feststellung von Veränderungen des Basiszinssatzes dient der von der Europäischen Zentralbank auf ihre Haupt-Refinanzierungs-Operationen angewendete Zinssatz.

- 26.2** Der RH kritisierte, dass die ÖBB–Personenverkehr AG infolge unklarer strategischer Festlegungen rund drei Jahre benötigt hatte, um zu überprüfen, ob es tatsächlich einen Bedarf und eine Finanzierungsmöglichkeit für die Option auf 16 weitere Railjet–Garnituren gab. Mit dem Hinauszögern der Entscheidung hatte die ÖBB–Personenverkehr AG dem Hersteller de facto drei Jahre lang ein zinsenloses Darlehen in der Höhe von rd. 52,8 Mio. EUR gewährt. Eine vertragliche Regelung für die Rückabwicklung der geleisteten Anzahlung fehlte.

Unter Zugrundelegung des Zinssatzes für den konzerninternen Liquiditätsausgleich beliefen sich die Zinskosten der ÖBB–Personenverkehr AG für die geleistete Anzahlung in diesem Zeitraum<sup>58</sup> auf rd. 2,9 Mio. EUR.

Der RH empfahl der ÖBB–Personenverkehr AG, künftig bei Vereinbarung eines Rücktrittsrechts die Rückabwicklung einer geleisteten Anzahlung zu regeln und dabei eine adäquate Verzinsung vertraglich sicherzustellen.

- 26.3** *Die ÖBB–Unternehmensgruppe bestätigte in ihrer Stellungnahme die Feststellungen des RH. Durch den Eintritt eines ausländischen Eisenbahn–Verkehrsunternehmens in den Liefervertrag über 16 Railjet–Garnituren seien Stornokosten in der Höhe von 3 Mio. EUR abgewendet worden. Für den Zeitraum ab Ausübung des Rücktrittsrechts bis zum Zeitpunkt der Rückzahlung der Anzahlung seien Zinsen in der Höhe von rd. 312.000 EUR lukriert worden. Bei künftigen Vereinbarungen eines Rücktrittsrechts werde die ÖBB–Personenverkehr AG der Empfehlung des RH nachkommen und eine Rückabwicklung der geleisteten Anzahlung samt adäquater Verzinsung vertraglich sicherstellen.*

#### Evaluierung

- 27.1** Der Genehmigung für die Beschaffung der Railjet–Garnituren war eine verpflichtende Wirtschaftlichkeitsberechnung der Investitionsprojekte vorangegangen. Eine Evaluierung dieser Berechnungen nach Projektabschluss (Post Completion Audit) unterblieb. Die zur Überprüfung der Wirtschaftlichkeitsberechnungen notwendigen Ist–Daten aus dem Controlling der ÖBB–Personenverkehr AG waren nicht auf Fahrzeugebene vorhanden. Die ÖBB–Personenverkehr AG teilte dem RH mit, dass eine Generierung von fahrzeugbezogenen Daten zwar möglich, aber sehr aufwendig wäre und darüber hinaus nur Näherungswerte enthalten könne.

<sup>58</sup> Zeitraum ab Leistung der Anzahlung bis Ausübung des Rücktrittsrechts

**27.2** Der RH kritisierte, dass die der Beschaffung der Railjet-Garnituren zugrunde liegenden Wirtschaftlichkeitsberechnungen mit den erwarteten Erträgen und Aufwendungen innerhalb des laufenden Controllings der ÖBB-Personenverkehr AG nicht nachvollziehbar waren. Die Überprüfung der die Investition begründenden Wirtschaftlichkeitsberechnungen und ein Vergleich mit den in Folge erzielten Ist-Werten konnte somit nicht vorgenommen werden.

Der RH empfahl der ÖBB-Personenverkehr AG, angesichts eines Investitionsvolumens von 618,7 Mio. EUR eine Evaluierung für die Beschaffung der 51 Railjet-Garnituren durchzuführen.

Bestellung von neun zusätzlichen Railjets im Jahr 2014

**28.1** (1) Im April 2014 trat der Hersteller der Railjet-Garnituren mit einem Initiativangebot an die ÖBB-Personenverkehr AG heran, weil das Eisenbahn-Verkehrsunternehmen, das 2011 in den Liefervertrag eingetreten war, von den 16 übernommenen Railjet-Garnituren neun Stück abbestellt hatte. Der Hersteller bot der ÖBB-Personenverkehr AG die in seinem Fertigungsplan berücksichtigten verbleibenden neun Railjet-Garnituren zu einem Preis von je 12,86 Mio. EUR an.

Der Vorstand der ÖBB-Personenverkehr AG berichtete dem Aufsichtsrat der ÖBB-Personenverkehr AG im April 2014 vom Initiativangebot des Herstellers. Er sagte als Entscheidungsgrundlage für die Aufsichtsräte der ÖBB-Personenverkehr AG und ÖBB-Holding AG die Erarbeitung eines detaillierten Konzepts für den erwogenen Einsatzzweck „Italienverkehr“, die Ausarbeitung einer Wirtschaftlichkeitsrechnung sowie den Abschluss der Verhandlungen mit dem Hersteller zu. Im Juli 2014 genehmigte der Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG die Beschaffung von neun zusätzlichen Railjet-Garnituren zu einem fixen Gesamtpreis in der Höhe von 145 Mio. EUR.

(2) Der ausverhandelte Preis je Railjet-Garnitur lag unter Berücksichtigung der Preisgleitung mit 16,11 Mio. EUR – worin Mehrkosten für die Italienfähigkeit und andere Zusatzausstattungen beinhaltet waren – unterhalb des Referenzpreises für die Railjet-Bestellungen der Jahre 2006 und 2007. Der Preis für die Italienfähigkeit aller neun Railjet-Garnituren betrug rd. 25,44 Mio. EUR. Im Falle der Nichterreichung der Zulassung der Railjet-Garnituren für den Betrieb im Streckennetz Italiens stünde der ÖBB-Personenverkehr AG eine Preisminderung von insgesamt 3 Mio. EUR zu. Dies ergäbe mögliche frustrierte Kosten von 22,44 Mio. EUR.

Vor Beschlussfassung über die Auftragsvergabe holte die ÖBB–Personenverkehr AG ein Rechtsgutachten ein, um die vergaberechtliche Zulässigkeit der Durchführung eines Verhandlungsverfahrens ohne vorherigen Aufruf zum Wettbewerb zu prüfen. Das eingeholte Gutachten kam zu dem Schluss, dass zwei vergaberechtliche Ausnahmetatbestände vorlagen<sup>59</sup>, welche die Annahme des Angebots des Herstellers ermöglichten.

- 28.2** Der RH räumte zwar ein, dass die Beschaffung der neun Railjet–Garnituren zusätzlich zu den vorhandenen 51 Railjet–Garnituren im Einklang mit der Fernverkehrs–Flottenstrategie der ÖBB–Personenverkehr AG stand, wies jedoch kritisch darauf hin, dass – wie beide Vertragspartner bei Vertragsabschluss wussten – die Nutzung der Railjet–Garnituren für den bedarfsbegründenden Einsatzzweck (Italienverkehr) mit einem hohen Risiko verbunden war. Falls keine Italienezulassung erreicht werden könnte, würden die frustrierten Kosten rd. 22 Mio. EUR betragen.

Im Hinblick auf das Risiko der frustrierten Kosten verwies der RH auf den seines Erachtens bestehenden Bedarf an einem europaweiten Zulassungsverfahren, um den nationalen Hürden entgegenzuwirken, die durch länderspezifische Zulassungsverfahren bedingt werden. Der RH empfahl dem BMVIT, bei der Europäischen Kommission auf ein europaweites Zulassungsverfahren für Triebfahrzeuge hinzuwirken.

- 28.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB–Unternehmensgruppe sei eine Vielzahl von internationalen Fahrzeugen in der Zwischenzeit in Italien zugelassen. Zur Abdeckung von eventuell im Zulassungsprozess entstehenden Mehrkosten seien Vorsorgen getroffen worden.*

*Laut Stellungnahme des BMVIT werde das 4. Eisenbahnpaket (zur Zeit noch im politischen Werdegang) bereits ein europaweites Zulassungsverfahren vorsehen, das federführend von der Europäischen Eisenbahngesellschaft geführt werde, um nationale Hindernisse abzubauen. Dieser europäische Harmonisierungsschritt werde in den entsprechenden Gremien seitens des BMVIT unterstützt. Weiters werde durch den Einbau einer automatischen Brandlöschanlage die „Italienfähigkeit“ des Railjet hergestellt.*

- 28.4** Der RH stellte gegenüber der ÖBB–Unternehmensgruppe und dem BMVIT klar, dass zur Zeit der Gebarungsüberprüfung an Ort und Stelle noch keine „Italienfähigkeit“ der zusätzlich bestellten Railjets gegeben war.

<sup>59</sup> Kauf aufgrund einer besonders günstigen Gelegenheit (§ 195 Z 10 BVerG), Ergänzungslieferung vom ursprünglichen Lieferanten/Hersteller (§ 199 Z 5 BVerG)

## Triebfahrzeug-Instandhaltung

Instandhaltungsaufwand

**29.1** (1) Die Wartung und Reparatur der Triebfahrzeugflotte der ÖBB-Unternehmensgruppe erfolgte überwiegend durch die ÖBB-Technische Services GmbH, ein gemeinsames Tochterunternehmen der Rail Cargo Austria AG (51 %) und der ÖBB-Personenverkehr AG (49 %). Die Leistungsschwerpunkte lagen in den Bereichen

- Flotteninstandhaltung (Heavy Maintenance & Light Maintenance),
- Komponenteninstandhaltung (Aggregate und funktionelle Baugruppen),
- Modernisierung (Redesign),
- Engineering (Entwicklung von technischen Problemlösungen),
- Material- und Ersatzteilmanagement sowie
- Umbauten und Assembling.

Die Instandhaltungsaufwendungen zeigten in Bezug auf die betrachteten Triebfahrzeugkategorien im Zeitraum 2009 bis 2013 folgende Entwicklung:

**Tabelle 11: Instandhaltungsaufwendungen nach Triebfahrzeugkategorien**

Instandhaltungsaufwand	2009	2010	2011	2012	2013	2014 (01-06)
	in Mio. EUR					
E-Streckenloks	40,79	54,94	53,60	33,23	47,30	24,37
E-Verschubloks	3,71	7,46	7,69	6,32	3,17	1,91
E-Triebwagen	41,20	48,83	60,30	57,73	56,39	25,00
Railjet-Garnituren <sup>1</sup>	0,58	2,62	6,66	12,39	18,94	7,40
Diesel-Streckenloks	5,51	6,35	7,81	9,04	11,81	6,13
Diesel-Verschubloks	12,84	12,86	15,88	8,91	10,41	5,66
Diesel-Triebwagen	15,21	18,16	20,44	21,11	22,78	11,51
<b>Summe Triebfahrzeuge</b>	<b>119,84</b>	<b>151,22</b>	<b>172,38</b>	<b>148,73</b>	<b>170,80</b>	<b>81,98</b>

<sup>1</sup> Die Railjet Flotte wurde in den Jahren 2009 bis 2011 nach und nach verstärkt. Die volle Flottenstärke (derzeit 51 Garnituren) war ab Ende 2012 im Einsatz.

Quelle: ÖBB-Unternehmensgruppe

Die Instandhaltungsaufwendungen stiegen zwischen 2009 und 2013 – über alle Triebfahrzeugkategorien – insgesamt um rd. 42,5 % an. Die drei größten Aufwandspositionen (E-Triebwagen + 36,9 %, E-Streckenloks + 16,0 % und Diesel-Triebwagen + 49,8 %) wiesen durchwegs Steigerungen der Instandhaltungsaufwendungen auf. Auch bei den Diesel-Streckenloks war ein markanter Anstieg der Instandhaltungsaufwendungen (+ 114,3 %) zu beobachten. Aufwandssenkungen waren bei den Verschubloks (E-Verschubloks – 14,6 % bzw. Diesel-Verschubloks – 18,9 %) zu verzeichnen.

- 29.2** Der RH wies kritisch auf den Anstieg (+ 42,5 %) der Instandhaltungsaufwendungen im Zeitraum 2009 bis 2013 hin, wobei in den einzelnen Jahren mitunter Schwankungen auftraten. In Summe erwuchs der ÖBB-Unternehmensgruppe dadurch ein Mehraufwand von rd. 51,0 Mio. EUR. Besonders deutlich war der Anstieg bei den Triebfahrzeugkategorien Diesel-Streckenloks (+ 114,3 %), Diesel-Triebwagen (+ 49,8 %) und E-Triebwagen (+ 36,9 %), deren Triebfahrzeuge zum Teil am Ende ihres Lebenszyklus standen (Baureihen 2043, 2143, 4020, 5047).

Der RH empfahl der ÖBB-Unternehmensgruppe, die Ursachen des Anstiegs bzw. der Schwankungen des Instandhaltungsaufwandes für Triebfahrzeuge näher zu analysieren und durch geeignete Maßnahmen (Optimierung der Instandhaltung, Flottenerneuerung und Flottenstraffung nach Maßgabe der konzernstrategischen Zielsetzungen (TZ 3) und der wirtschaftlichen Möglichkeiten) den steigenden Instandhaltungsaufwendungen entgegenzuwirken.

- 29.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Unternehmensgruppe würden sich die Schwankungen der Instandhaltungsaufwendungen durch vorgeschriebene azyklische Planausbesserungen, durch das Auslaufen von Gewährleistungen (bei neuen Triebfahrzeugen), durch Witterungseinflüsse, durch den Kostenanstieg des Bedarfssektors (Ersatzteile) sowie den Altersanstieg der Triebfahrzeuge ergeben. Ebenso seien jährliche Kostensteigerungen dafür maßgeblich, sofern diese nicht zur Gänze durch Einsparungsmaßnahmen der ÖBB-Technische Services GmbH kompensiert würden. Die Schwankungen des Instandhaltungsaufwandes seien aus Sicht der ÖBB-Unternehmensgruppe sohin plausibel und erklärbar. Die ÖBB-Unternehmensgruppe übermittelte dem RH hiezu – zusammen mit ihrer Stellungnahme – eine weitere Auswertung der Instandhaltungsaufwendungen, die eine Differenzierung in Plan- und Bedarfsausbesserungen enthielt.*

*Die Analyse der Instandhaltungskosten sowie Maßnahmen der Effizienzsteigerungen seien zentrale Themen regelmäßiger Meetings zwischen ÖBB-Technische Services GmbH und den Eigentümern der Triebfahr-*



zeuge. Überdies erfolge eine laufende Betrachtung der life-cycle-costs der Triebfahrzeugtypen und Baureihen. Die Ursachen der Schwankungen der Instandhaltungsaufwendungen seien somit der ÖBB-Technische Services GmbH bekannt. Vor dem Hintergrund der Marktanprüche und der Bedürfnisse der Triebfahrzeugeigentümer würden diese laufend zum „Umgang“ mit Triebfahrzeugen, zur Instandhaltung, zu verschiedenen Optimierungsprojekten bis hin zur allfälligen Neuanschaffung von Triebfahrzeugen von der ÖBB-Technische Services GmbH beraten.

- 29.4 Der RH erwiderte, dass ihm die mit der Stellungnahme der ÖBB-Unternehmensgruppe übermittelte Aufstellung und die ergänzenden Ausführungen zu den Instandhaltungsaufwendungen während der Gebarungsüberprüfung an Ort und Stelle nicht zur Verfügung standen. Deshalb war dem RH eine Überprüfung dieser Sachverhalte nicht möglich.

Ungeachtet dessen würdigte der RH die von der ÖBB-Technische Services GmbH eingeleiteten Analyse- und Beratungsmaßnahmen positiv. In Anbetracht der festgestellten Steigerung der Instandhaltungsaufwendungen um rd. 51,0 Mio. EUR (+ 42,5 %) im Zeitraum 2009 bis 2013 bekräftigte der RH jedoch seine Empfehlung, insbesondere durch geeignete Maßnahmen (Optimierung der Instandhaltung, Flottenenerneuerung und Flottenstraffung nach Maßgabe der konzernstrategischen Zielsetzungen und der wirtschaftlichen Möglichkeiten) den steigenden Instandhaltungsaufwendungen entgegenzuwirken.

Triebfahrzeug-  
verfügbarkeit

- 30.1 (1) Die Verfügbarkeit und die Zuverlässigkeit der Triebfahrzeugflotte der ÖBB-Unternehmensgruppe galten als maßgebliche Kosten- und Qualitätsindikatoren. Die Triebfahrzeugverfügbarkeiten beschrieben jenen Prozentsatz der einsatzfähigen Triebfahrzeuge, die zur tatsächlichen fahrplanmäßigen Disposition zur Verfügung standen. Sie unterlagen einem laufenden Controlling und wurden tagaktuell von der ÖBB-Technische Services GmbH per E-Mail an die Bedarfsträger gemeldet.

Bei der Triebfahrzeugverfügbarkeit kam es im überprüften Zeitraum 2009 bis 2013 wiederholt zu unterjährigen Schwankungen, denen folgende Ursachen zugrunde lagen:

## Triebfahrzeug-Instandhaltung

- Witterung<sup>60</sup> (insbesondere Vereisungen und Flugschnee),
- Einsatz von Baureihen mit extrem hohen Alter und/oder Laufleistungen sowie
- Einführung neuer Fahrzeugtypen (Beseitigung von „Kinderkrankheiten“).

Tabelle 12: Verfügbarkeit der wichtigsten Triebfahrzeugkategorien							
Bezeichnung	2009	2010	2011	2012	2013	2014 (01-06)	Veränderung 2009 bis 2013
	Jahresdurchschnitt in %						in %-Punkten
E-Streckenloks	91,24	87,02	88,85	90,58	91,72	91,08	0,5
E-Verschubloks	88,96	82,93	85,51	88,71	90,47	88,47	1,7
E-Triebwagen	90,70	89,30	90,70	93,20	93,70	92,00	3,3
Railjet	81,80	88,70	93,10	94,30	93,00	91,80	13,7
Diesel-Streckenloks	93,62	90,48	91,56	91,04	92,07	92,44	- 1,7
Diesel-Verschubloks	89,44	84,95	79,93	87,66	89,36	88,62	- 0,1
Diesel-Triebwagen	84,70	85,00	84,40	86,60	86,70	84,60	2,4

Quelle: ÖBB-Unternehmensgruppe

Die Tabelle zeigt den Verlauf der durchschnittlichen Triebfahrzeug-Verfügbarkeiten. Dieselfahrzeuge älterer Bauarten<sup>61</sup> wiesen dabei wegen ihrer kürzeren Wartungsintervalle niedrigere Verfügbarkeitswerte auf, als elektrische Triebfahrzeuge und neuere Dieselfahrzeuge<sup>62</sup>. Die Railjet-Garnituren wiesen in den ersten Jahren ihrer Inbetriebnahme verhältnismäßig niedrige Verfügbarkeitswerte auf. Ursache war die notwendige Beseitigung von Mängeln<sup>63</sup> („Kinderkrankheiten“, die überwiegend im Rahmen der Gewährleistung des Herstellers abgewickelt wurden, aber zum Teil auch konstruktive Umbauten erforderten).

(2) Um die Verfügbarkeit der Triebfahrzeuge zu erhöhen, versuchte die ÖBB-Technische Services GmbH ab 2011 vermehrt Instandhaltungsleistungen in sogenannte Stillagezeiten (Nachtstunden, Wochenen-

<sup>60</sup> Mitunter legten die Wetterverhältnisse in Österreich (insbesondere Vereisungen und Flugschnee) technische und/oder konstruktive Fahrzeugmängel offen, die andernorts unproblematisch erschienen.

<sup>61</sup> Baureihen 2043, 2143 (Diesel-Streckenloks); 2067, 2068 (Diesel-Verschubloks), 5047 (Diesel-Triebwagen)

<sup>62</sup> Baureihen 2016 (Diesel-Streckenloks), 2070 (Diesel-Verschubloks), 5022 (Diesel-Triebwagen)

<sup>63</sup> z.B. Umbau der ETCS-Radarantennen, Anbringung von Schutz- und Abweiseblechen gegen Eis und Flugschnee etc.

den) zu verlagern. Mit der Errichtung eines neuen Service-Center in Wien Matzleinsdorf forcierte die Gesellschaft außerdem die sogenannte Blockzugwartung. Dabei mussten die Triebzüge (bspw. Railjet-Garnituren) für routinemäßige Wartungsarbeiten (Light Maintenance) nicht mehr in einzelne Wagen getrennt werden.

(3) Die ÖBB-Produktion GmbH erfasste ab 2011 eine Liste von Triebfahrzeugen, deren Werkstatt-Abstellungen mindestens drei Tage länger, als für die jeweiligen Instandhaltungsarbeiten ursprünglich geplant war, dauerte („Langzeitsteher“). Die Jahresdurchschnittswerte wiesen folgende Entwicklung auf:

**Tabelle 13: Entwicklung der Triebfahrzeuge mit längerer Abstelldauer**

	2011	2012	2013	2014 (01-08)	Veränderung 2011 bis 2013
„Langzeitsteher“	in Stück				in %
Triebfahrzeuge mit ungeplant langer Abstelldauer	54	47	38	38	-29,6

Quelle: ÖBB-Unternehmensgruppe

Die Entwicklung der Triebfahrzeuge mit längerer Abstelldauer zeigt zwar eine leicht rückläufige Tendenz; dennoch waren zuletzt 38 Triebfahrzeuge länger als geplant einem produktiven Einsatz entzogen.

- 30.2** Der RH stellte fest, dass die durchschnittliche Triebfahrzeugverfügbarkeit im überprüften Zeitraum 2009 bis 2013 eine stabile Entwicklung zeigte und – mit Ausnahme der Verfügbarkeit von Dieselloks – leicht gesteigert werden konnte. Insgesamt erachtete der RH die von der ÖBB-Technische Services GmbH ergriffenen Maßnahmen zur Verbesserung der Verfügbarkeit der Triebfahrzeugflotte (modulare Instandhaltung, Blockzugwartung, laufendes Controlling, und Reporting der Verfügbarkeitskennzahlen) als zielführend. Die Anzahl der Triebfahrzeuge, deren Werkstattdurchlaufzeiten deutlich über den Planannahmen lagen, verringerte sich zwischen 2011 und 2013 zwar um rd. 30 %, bot allerdings Potenzial für weitere Optimierungen.

Der RH empfahl der ÖBB-Technische Services GmbH, die Bemühungen zur Erhöhung der Flottenverfügbarkeit fortzuführen. Potenziale sah der RH insbesondere bei der Verringerung der Werkstattdurchlaufzeiten, etwa durch die verstärkte Verlagerung von Instandhaltungsarbeiten in Stillagezeiten.

- 30.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Unternehmensgruppe seien weitere relevante Ursachen für Schwankungen bei den Triebfahrzeugverfügbarkeiten „Unfälle“ und „Umbauten“ von Triebfahrzeugen. Die Verlagerung*

*der Instandhaltung in Stilllagezeiten habe zwar keinen unmittelbaren Einfluss auf die Durchlaufzeit in der Werkstatt, könne aber richtigerweise die Gesamtstehzeit der Triebfahrzeuge (inkl. Verbringung von und zur Werkstatt) verringern.*

#### Qualitäts- und Sicherheitsaspekte

- 31.1** (1) Die ÖBB-Technische Services GmbH war hinsichtlich der Erfüllung zahlreicher technischer Normen, Umweltnormen sowie diverser Sicherheitsmanagementsysteme zertifiziert, um sowohl die Anforderungen europäischer Vorschriften, als auch jene der Fahrzeughersteller und der Kunden zu erfüllen. Ebenso unterzog sie sich sowohl internen Qualitätschecks als auch externen Überprüfungen (Audits im Rahmen des ISO-Qualitätsmanagements, Zertifizierungen durch den TÜV<sup>64</sup> etc.), um die Qualität aufrecht zu erhalten.

Am 4. November 2014 ergab eine dieser Kontrollen, dass bei einer zur Revision abgestellten Railjet-Garnitur nicht richtlinienkonforme Radsatzwellen (Achsen) verbaut waren. Die Radsatzwellen verfügten über eine Zulassung bis 200 km/h, während die Railjet-Garnituren mit bis zu 230 km/h im fahrplanmäßigen Einsatz standen. Die daraufhin eingeleiteten internen Untersuchungen ergaben, dass bei insgesamt 124 Railjet-Radsätzen (offenbar ab September 2013) nicht richtlinienkonforme Radsatzwellen verbaut worden waren, die eigentlich für den Einbau in City-Shuttle Doppelstock-Wagen vorgesehen waren. 108 dieser nicht richtlinienkonformen Radsätze wurden in insgesamt 34 Railjet-Garnituren eingebaut.

(2) Nach Angaben des BMVIT sei es als Zulassungsbehörde erstmals am 14. November 2014 von der ÖBB-Unternehmensgruppe über Unregelmäßigkeiten im Zusammenhang mit Radsatzwellen an einigen Railjet-Garnituren informiert worden. Die Oberste Eisenbahnbehörde im BMVIT forderte folglich den Vorstand der ÖBB-Personenverkehr AG umgehend auf, eine diesbezügliche Sachverhaltsdarstellung bis 17. November 2014 zu übermitteln. Diese Sachverhaltsdarstellung mit Begleitdokumenten wurde zeitgerecht übermittelt und einer „Akutbeurteilung“ durch Fachexperten des BMVIT unterzogen.

Auf Basis dieser Beurteilung verfügte das BMVIT am 18. November 2014 mit sofortiger Wirkung eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit der betroffenen Railjet-Garnituren auf 200 km/h. Die betroffenen Radsatzwellen wurden noch in derselben Woche ausgetauscht, die Geschwindigkeitsbegrenzung konnte danach aufgehoben werden. Ein behördliches Aufsichtsverfahren zur detaillierten Unter-

<sup>64</sup> z.B. Zertifizierungsstelle des TÜV SÜD Landesgesellschaft Österreich GmbH

suchung des Sachverhaltes wurde eingeleitet und war Anfang Dezember 2014 noch im Gange.

(3) Ein vorläufiger Bericht über interne Untersuchungen der ÖBB–Unternehmensgruppe bestätigte, dass die eingebauten Radsätze nicht richtlinienkonform waren, ging aber davon aus, dass die Sicherheit der Fahrgäste nicht gefährdet worden sei. Diese Einschätzung wurde durch die schriftliche Stellungnahme eines externen Gutachters geteilt.

**31.2** Der RH hielt fest, dass – unvorgreiflich einer allfälligen gesonderten Gebarungsüberprüfung der ÖBB–Technische Services GmbH – nach vorläufigen Untersuchungen der ÖBB–Unternehmensgruppe (Stand Dezember 2014) – trotz umfangreicher interner und externer Kontrollen bei insgesamt 124 Railjet–Radsätzen nicht richtlinienkonforme Radsatzwellen (Achsen) verbaut waren, deren Einbau in insgesamt 34 Railjet–Garnituren erfolgte. Überdies wies er kritisch darauf hin, dass zwischen Entdeckung des Mangels und der Verständigung des BMVIT als Zulassungsbehörde ein zeitlicher Abstand von rund zehn Tagen lag.

Der RH empfahl der ÖBB–Technische Services GmbH, den Qualitätssicherungsprozess in der Wartung und Instandhaltung zu analysieren und die zur Erhöhung und Sicherung eines nachhaltigen Qualitätsniveaus notwendigen Maßnahmen (z.B. systematische Prüfroutinen, Stichprobenprüfungen) zu setzen.

Darüber hinaus empfahl der RH der ÖBB–Unternehmensgruppe, bei der Entdeckung sicherheitsrelevanter Mängel die Zulassungsbehörde – im Interesse der Sicherheit der Fahrgäste – umgehend und proaktiv zu informieren und die erforderlichen Maßnahmen zur Wiederherstellung eines betriebssicheren Zustandes unverzüglich einzuleiten.

**31.3** *Die ÖBB–Unternehmensgruppe führte in ihrer Stellungnahme aus, dass es im Zuge des Einsatzes der Radsätze der Doppelstock–Garnituren in Railjet–Garnituren zu keiner Rechtsverletzung gekommen sei, da nach der vor dem 1. Jänner 2015 gültigen Rechtslage eine unmittelbare Verbindlichkeit der EN 13260 (diese bestimmt, dass bei Geschwindigkeiten > 200 km/h generell die Kategorie 1 von Radsätzen zu wählen sei) und EN 13261 (über die einschlägigen TSI<sup>65</sup>) zu verneinen gewesen sei. Ein Abgehen von Kategorie–1 Radsätzen im Sinne der EN 13260 und EN 13261 sei demnach zulässig gewesen.*

<sup>65</sup> Technische Spezifikationen Interoperabilität

*Zur Empfehlung des RH, bei der Entdeckung sicherheitsrelevanter Mängel die Zulassungsbehörde umgehend und proaktiv zu informieren, wies die ÖBB–Unternehmensgruppe darauf hin, dass der gegenständliche Fall nicht als „Unfall“ zu qualifizieren gewesen sei. Da der sichere Betrieb zu keinem Zeitpunkt beeinträchtigt war, sei auch keine „Störung“ im Sinne des § 5 Abs. Unfalluntersuchungs–Gesetz vorgelegen. Eine unverzügliche Meldung an die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes gemäß § 19c EisbG sei daher nicht erforderlich gewesen. Überdies sei mittels § 40 EisbG–Erklärung die Zulassungskonformität sichergestellt worden. Ungeachtet dessen werde der Qualitätssicherungsprozess in der Wartung und Instandhaltung laufend geprüft.*

- 31.4** Der RH entgegnete der ÖBB–Unternehmensgruppe, dass ihr Bericht über die interne Untersuchung des Sachverhalts (Stand Dezember 2014) davon ausgegangen war, dass die betroffenen Radsätze nicht im Einklang mit den Bestimmungen der EN 13261 standen und darüber hinaus auch die Instandhaltungsrichtlinie Ril 800.02.00 A01 (etwa hinsichtlich der ordnungsgemäßen Kennzeichnung der Radsätze) nicht eingehalten worden war. Auch wenn die ÖBB–Unternehmensgruppe nunmehr in ihrer Stellungnahme ausführt, dass es formal zu keiner Rechtsverletzung gekommen sei, war aus Sicht des RH jedenfalls der Umstand zu kritisieren, dass die für den Einbau in Doppelstock–Garnituren vorgesehenen Radsätze fälschlicherweise in Railjet–Garnituren eingebaut wurden. Auch die Veranlassung der vorübergehenden Herabsetzung der Geschwindigkeit und der Umbau der betroffenen Railjet–Garnituren verdeutlichte die Ungewissheit, ob die bis 200 km/h zugelassenen Radsatzwellen bedenkenlos, dauerhaft und rechtskonform im Hochgeschwindigkeitsbetrieb bis 230 km/h einsetzbar waren.

Nach Ansicht des RH war es nicht zweifelsfrei klar, ob es sich bei der Entdeckung des Mangels um eine meldepflichtige „Störung“ gehandelt hatte, zumal die ÖBB–Unternehmensgruppe erst nachträglich ein externes Gutachten zur Beurteilung des Sachverhaltes beauftragt hatte. Der RH verblieb daher bei seiner Empfehlung, bei der Entdeckung sicherheitsrelevanter Mängel die Zulassungsbehörde – im Interesse der Sicherheit der Fahrgäste – umgehend und proaktiv zu informieren und die erforderlichen Maßnahmen zur Wiederherstellung eines betriebssicheren Zustandes unverzüglich einzuleiten.

## Assembling und Umbauten

Strategie Assembling **32.1** (1) Die ÖBB-Technische Services GmbH führte im überprüften Zeitraum Assembling (finaler Zusammenbau von Komponenten) und Umbauprojekte für die ÖBB-Personenverkehr AG und ÖBB-Produktion GmbH durch. Laut der im September 2011 beschlossenen ÖBB-Konzernstrategie (FIT 2015) sollte die ÖBB-Technische Services GmbH ihre Ressourcen auf das Kerngeschäft (Reparatur und Wartung des Rollmaterials) und den Kundennutzen konzentrieren, wobei Assembling (Neubau) nicht als Kerngeschäft definiert wurde.

(2) In der folgenden Tabelle ist der Gesamtaufwand der ÖBB-Technische Services GmbH im Vergleich zum Aufwand für Assembling und Umbau für den überprüften Zeitraum dargestellt:

Tabelle 14: Aufwand für Triebfahrzeug-Assembling und -Umbauten						
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
ÖBB-Technische Services GmbH	in Mio. EUR					
Gesamtaufwand	216,27	257,18	263,48	277,64	269,94	283,19
davon <sup>1</sup>						
Assembling	18,72	14,63	13,32	7,80	0,00	0,00
Umbauten	14,79	13,43	12,93	15,15	5,04	2,54
	in %					
Anteil Assembling am Gesamtaufwand	8,66	5,69	5,06	2,81	0,00	0,00
Anteil Umbau am Gesamtaufwand	6,84	5,22	4,91	5,46	1,87	0,90

<sup>1</sup> umfasst nur Aufträge der ÖBB-Personenverkehr AG und der ÖBB-Produktion GmbH, nicht aber Aufträge von Dritten (externen Kunden)

Quellen: ÖBB-Technische Services GmbH; Darstellung RH

Der Anteil des Assembling im Vergleich zum Gesamtaufwand der ÖBB-Technische Services GmbH bewegte sich im überprüften Zeitraum in einer Bandbreite von 0,00 % bis 8,66 % und betrug in Summe rd. 54,47 Mio. EUR. Der Anteil der Umbauten im Vergleich zum Gesamtaufwand der ÖBB-Technische Services GmbH bewegte sich im überprüften Zeitraum in einer Bandbreite von 0,90 % bis 6,84 % und betrug in Summe rd. 63,88 Mio. EUR.

Das größte Assembling<sup>66</sup> Projekt der ÖBB-Technische Services GmbH war der Railjet, welches die ÖBB-Technische Services GmbH als Subunternehmer des beauftragten Unternehmens durchführte. Es brachte

<sup>66</sup> Der Bau der 51 Railjet Garnituren erfolgte von 2006 bis 2012.

der ÖBB-Technische Services GmbH in den Jahren 2008 bis 2012 einen Gesamterlös von rd. 51,97 Mio. EUR für Assemblingleistungen ein.

(3) Die ÖBB-Technische Services GmbH führte gegenüber dem RH folgende Vorteile aus dem Assembling an:

- Die für das Assembling von der ÖBB-Technische Services GmbH benötigte Werkstätten-Infrastruktur würde zukünftig für die laufende Instandhaltung der Triebfahrzeuge und des Wagenmaterials verwendet. Allfällige anlagenbedingte Stehzeiten können in der ersten Phase bzw. zu Beginn der Instandhaltung entfallen oder verkürzt werden.
- Weiters fließe erworbenes Know-how der Mitarbeiter der ÖBB-Technische Services GmbH aus dem Assembling in die Instandhaltung. Dadurch komme es zu einer Optimierung der Wartungsprozesse und zu einer Verringerung der Kosten der laufenden Instandhaltung. Auch bestehe die Möglichkeit einer genaueren Planung der Erstbevorratung für die Instandhaltung aufgrund der während des Assembling erworbenen Kenntnisse über die Einzelkomponenten. Das beim Assembling erworbene Wissen sei auch vorteilhaft bei der Durchsetzung von Gewährleistungsansprüchen.

**32.2** Der RH wies kritisch darauf hin, dass die Assembling Projekte grundsätzlich im Widerspruch zu der im September 2011 beschlossenen Konzernstrategie der ÖBB-Holding AG standen, weil diese nicht als Kerngeschäft definiert worden waren.

Der RH empfahl der ÖBB-Holding AG, die für das Assembling verfügbaren Ressourcen zu prüfen und dabei die Erfüllung der Kernleistungen (Wartung, Instandhaltung) sicherzustellen. Dabei wären auch Kosten-Nutzen-Analysen anzustellen und die Vor- und Nachteile des Assembling einzubeziehen.

Weiters empfahl der RH der ÖBB-Holding AG, hinsichtlich des Assembling Abweichungen von der Konzernstrategie zu begründen und vom Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG beschließen zu lassen oder die Konzernstrategie anzupassen.

Wirtschaftlichkeit  
des Assembling

**33.1** Die ÖBB-Technische Services GmbH übermittelte dem RH für folgende Projekte<sup>67</sup> Aufstellungen, welche die Aufwendungen mit den Erlösen verglichen (Soll-Ist-Kosten-Vergleiche).

<sup>67</sup> Die Auswahl dieser Projekte durch den RH erfolgte entsprechend deren inhaltlicher Nähe zum Thema Triebfahrzeugdisposition und Triebfahrzeugbeschaffung.



Tabelle 15: Erlös und Aufwand von Assemblingprojekten

	Erlös	Aufwand
ÖBB-Technische Services GmbH	in Mio. EUR	
Assembling Railjet-Garnituren	51,97	53,55
W-LAN Einbau Railjet-Garnituren	2,87	3,16
ETCS Einbau Railjet-Garnituren	9,89	9,72
Bahn Bistro-Umbau Railjet-Garnituren	0,85	0,72
Assembling Desiro ML <sup>1</sup>	10,10	22,80

<sup>1</sup> von ÖBB-Technische Services GmbH prognostizierte Werte (Basis Vollkosten)

Quellen: ÖBB-Technische Services GmbH; Darstellung RH

Die Kostenrechnung der ÖBB-Technische Services GmbH gliederte die Vollkosten<sup>68</sup> in mehrere Komponenten. Da nicht alle Komponenten der Kostenrechnung in den einzelnen Soll-Ist-Vergleichen Eingang fanden, nahm die ÖBB-Technische Services GmbH Soll-Ist-Vergleiche zu Vollkosten nicht flächendeckend vor. Sie führte – ausgenommen die Kalkulation des Desiro ML (Cityjet) – auch keine Variantenberechnungen (z.B. Vollkosten-, Teilkosten- bzw. Deckungsbeitragsrechnung) durch.

**33.2** Der RH stellte kritisch fest, dass in der Vergangenheit bei der Erstellung von Soll-Ist-Kosten-Vergleichen nicht immer die Vollkosten in Ansatz gebracht wurden und auch keine Variantenberechnungen zur Unterstützung des Managements bei der Entscheidungsfindung erfolgt waren. Dies hatte zur Folge, dass die Entscheidungen des Managements teilweise nicht auf den tatsächlichen wirtschaftlichen Daten der ÖBB-Technische Services GmbH begründet waren.

Der RH empfahl der ÖBB-Technische Services GmbH, in Zukunft bereits bei der Kalkulation von Assembling Projekten Variantenberechnungen (Vollkosten-, Teilkosten- bzw. Deckungsbeitragsrechnung) anzustellen und im Fall der Annahme des Auftrags ohne Vollkostendeckung zu begründen, warum dies dennoch für das Unternehmen wirtschaftlich ist.

**33.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Unternehmensgruppe würde die ÖBB-Technische Services GmbH in der Ist-Kostenrechnung die im SAP-System hinterlegte Vollkostenrechnung flächendeckend anwenden. In der Vor- und Nachkalkulation einzelner Projekte könne es, wie im Fall des*

<sup>68</sup> Bei der Vollkostenrechnung werden alle Kosten am Kostenträger (Auftrag) abgebildet. Die Gesamtkosten bei der ÖBB-Technische Services GmbH gliedern sich in die folgenden Komponenten: Produktion Verschubkosten, Fertigungsgemeinkosten, Verwaltungsgemeinkosten, Vertriebsgemeinkosten, Materialeinzelkosten, Materialgemeinkosten der Lagerbewirtschaftung und Finanzierungszuschlag

*Desiro ML (Cityjet) dazu kommen, dass auf projektspezifische Wünsche Rücksicht genommen würde (z.B. Remanenzkosten). Hierdurch könne es auch zu einer Teilkostenrechnung kommen; Deckungsbeitragsrechnungen würden im Projektcontrolling regelmäßig durchgeführt. Bei den vom RH angeführten Projekten seien keine Variantenberechnungen durchgeführt worden; bei aktuellen Projekten würden diese Berechnungen – je nach Projektsituation (Umfang und Komplexität) – jedoch bereits erstellt.*

Assembling des  
W-LAN in Railjet-  
Garnituren

**34.1** Die ÖBB-Technische Services GmbH führte den nachträglichen Einbau der W-LAN-Hardware in die 51 Railjet-Garnituren für die ÖBB-Personenverkehr AG in den Jahren 2011 bis 2013 durch. Der Vorstand der ÖBB-Personenverkehr AG ging in seinem Beschluss vom Juni 2011 von 1,56 Mio. EUR Einmalkosten für den Einbau der Hardware und 0,62 Mio. EUR für die Beschaffung von Hardware aus.<sup>69</sup> Darüber hinaus waren Projektkosten von 2,80 Mio. EUR für Leistungen des Herstellers des Railjet und 0,2 Mio. EUR für Unvorhergesehenes genehmigt worden. Die ÖBB-Technische Services GmbH änderte ihr Angebot während des Einbaus der W-LAN-Hardware mehrmals.

Die ÖBB-Technische Services GmbH verrechnete der ÖBB-Personenverkehr AG in Summe rd. 2,87 Mio. EUR<sup>70</sup> für den Einbau und den Einkauf der Hardware. Der tatsächliche Aufwand der ÖBB-Technische Services GmbH betrug jedoch 3,16 Mio. EUR. In den zwischen der ÖBB-Personenverkehr AG und der ÖBB-Technische Services GmbH abgeschlossenen Jahresleistungsverträgen der Jahre 2011, 2012 und 2013 waren in Summe 1,71 Mio. EUR für dieses Projekt geplant.

**34.2** Der RH kritisierte, dass die Gründe für die mehrfach geänderten Angebotspreise für das Projekt W-LAN in Railjet-Garnituren nur bedingt nachvollziehbar waren. In Summe stieg der Anteil der ÖBB-Technische Services GmbH von den im Jahr 2011 von der ÖBB-Personenverkehr AG genehmigten 2,18 Mio. EUR auf 2,87 Mio. EUR und somit um rd. 31,7 %. Der tatsächliche Aufwand der ÖBB-Technische Services GmbH betrug letztendlich 3,16 Mio. EUR und war um rd. 45,0 % höher als die zu Projektbeginn genehmigten Kosten.

Der RH empfahl der ÖBB-Personenverkehr AG und der ÖBB-Technische Services GmbH, die Angebotspreise verbindlich festzulegen und allfällige Änderungen nachvollziehbar zu begründen.

<sup>69</sup> genehmigte Gesamtkosten (Einbau und Einkauf Hardware) für die ÖBB-Technische Services GmbH 1,56 Mio. EUR + 0,62 Mio. EUR = 2,18 Mio. EUR

<sup>70</sup> lt. undatiertem Angebot der ÖBB-Technische Services GmbH an die ÖBB-Personenverkehr AG 56.320 EUR je Railjet Garnitur \* 51 Railjet-Garnituren = rd. 2,87 Mio. EUR

## Finanzierung

Finanzierung über Finanzierungsinstitute

**35.1** Da sich viele Triebfahrzeuge bereits lange im Bestand der ÖBB-Unternehmensgruppe befanden und Finanzierungen sowohl Triebfahrzeuge als auch anderes Rollmaterial betrafen, war eine präzise und vollständige Zuordnung der Finanzierung zu den im Anlagevermögen ausgewiesenen Triebfahrzeugen nicht gegeben. Eine Zuordnung ergab sich dort, wo Triebfahrzeuge (mitunter zusammen mit anderem Rollmaterial) Sicherheiten für eine Finanzierung darstellten oder durch Leasing finanziert waren.

Die Gesellschaften der ÖBB-Unternehmensgruppe nutzten ein konzernweites Liquiditätsmanagement, so dass externe Finanzierungen nur dann in Anspruch genommen wurden, wenn der Mittelbedarf nicht innerhalb des Konzerns zu decken war.

Insgesamt hatte die ÖBB-Unternehmensgruppe laut Finanzabteilung die in Tabelle 16 angeführten Fremdfinanzierungen für Triebfahrzeuge aufgenommen:

Tabelle 16: Fremdfinanzierung für Triebfahrzeuge 2009 bis 2013 <sup>1</sup>						
	2009	2010	2011	2012	2013	Veränderung 2009 bis 2013
	in Mio. EUR					in %
EUROFIMA <sup>2</sup>	1.615,1	2.037,7	2.129,1	1.853,8	1.896,2	17,4
Finanzierungsleasing	475,5	471,7	467,4	434,8	418,1	- 12,1
Sonstige Institute	42,0	42,0	42,0	42,0	72,6	72,9
<b>Gesamt</b>	<b>2.132,6</b>	<b>2.551,4</b>	<b>2.638,5</b>	<b>2.330,6</b>	<b>2.386,9</b>	<b>11,9</b>

<sup>1</sup> Die entsprechenden Haftungen sind im Zahlenteil des Bundesrechnungsabschlusses 2013, unter III. Anhänge, Tabelle 10.1 enthalten. Die dort angeführten Haftungen umfassen zum Teil auch nicht ausgenutzte Finanzierungsrahmen und sind daher höher als die tatsächlich in Anspruch genommenen Finanzierungen.

<sup>2</sup> Europäische Gesellschaft zur Finanzierung von Eisenbahnmaterial

Quellen: ÖBB-Unternehmensgruppe; Darstellung RH

Der größte Teil der Fremdfinanzierung von Rollmaterial erfolgte über die EUROFIMA, an der europäische Eisenbahnunternehmen beteiligt sind (ÖBB-Unternehmensgruppe: 2 %). Die EUROFIMA kann aufgrund ihrer Größe und der staatlichen Haftungen günstige Finanzierungen (größtenteils über Anleihen) zur Verfügung stellen.

Zur Absicherung der bei der EUROFIMA aufgenommenen Finanzierungen verabschiedete der Nationalrat im Jahr 1993 das Bundesgesetz über die Haftungsübernahme für die Finanzierung von Eisen-

bahnmaterial (EUROFIMA-Gesetz)<sup>71</sup>. Mit diesem übernahm der Bund die Haftung für Finanzierungen sowie Verpflichtungen aus dem Anteil am Aktienkapital in Höhe von zuletzt 2,875 Mrd. EUR Kapital und 1,975 Mrd. EUR für Zinsen und Kosten. Der Haftungsrahmen betrug ursprünglich je 726 Mio. EUR (10 Mrd. ATS) für Kapital und Zinsen.

Für die Haftung ist an den Bund ein jährliches Haftungsentgelt von 0,2 % des ausstehenden Kapitalbetrags durch die ÖBB-Unternehmensgruppe zu leisten.

Die von der ÖBB-Unternehmensgruppe bei der EUROFIMA insgesamt (inklusive der Finanzierung von Waggons) in Anspruch genommenen Finanzierungen betragen in den Jahren 2009 bis 2013 durchschnittlich rd. 2,3 Mrd. EUR (Ende 2013: 2.294,9 Mio. EUR). Die dafür geleisteten Haftungsentgelte an den Bund betragen 2009 bis 2013 insgesamt rd. 24,1 Mio. EUR.

- 35.2** Der RH erachtete es als positiv, im Rahmen des Liquiditätsmanagements der ÖBB-Unternehmensgruppe den Finanzbedarf so weit wie möglich innerhalb des Konzerns zu decken.

Der RH verwies auf den starken Anstieg des im EUROFIMA-Gesetz vom Bund zur Verfügung gestellten und gegebenenfalls vom Steuerzahler abzudeckenden Haftungsrahmens von ursprünglich 1,45 Mrd. EUR auf insgesamt 4,85 Mrd. EUR im Jahr 2014.

#### Verkehrsdienstvertrag Bund – ÖBB

- 36.1** (1) Der Bund, vertreten durch die Schieneninfrastruktur Dienstleistungsgesellschaft mbH<sup>72</sup> (SCHIG), schloss im Februar 2011 (rückwirkend gültig ab 1. April 2010 und endend mit 31. Dezember 2019) einen Verkehrsdienstvertrag mit der ÖBB-Personenverkehr AG zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Schienenverkehrsleistungen<sup>73</sup>. Dieser Verkehrsdienstvertrag enthielt eine Option<sup>74</sup>, die der SCHIG das Recht einräumte, die ÖBB-Personenverkehr AG zu verpflichten, neues Schienenrollmaterial zur Qualitätsverbesserung gegenüber den vorhandenen Baureihen 4020 bzw. CRD-Reisezugwagen einzusetzen. Für den Fall der Optionsziehung waren erhöhte Abgeltungssätze je bestelltem Zug-km sowie eine Mindestbestellmenge an Zug-km definiert. So würde sich etwa bei Ersatz der Baureihe 4020 im Jahr 2015 (bis zum Ende der Vertragslaufzeit Ende 2019) auf Basis der Mindestbestellmenge

<sup>71</sup> BGBl. 968/1993

<sup>72</sup> eine 100 %-Tochtergesellschaft des BMVIT

<sup>73</sup> siehe RH-Prüfungsergebnis „Gemeinwirtschaftliche Leistungen des Bundes im Personenverkehr“, Reihe Bund 2010/9

<sup>74</sup> § 5 Abs. 3 und Beilagen 15a sowie 4d des Verkehrsdienstvertrages

eine Entgelterhöhung zugunsten der ÖBB-Personenverkehr AG um rd. 10 Mio. EUR je Jahr ergeben.

Die SCHIG zog im Jänner 2013 (zusammen mit dem Verkehrsverbund Ostregion (VOR), dessen Verkehrsdienstvertrag mit der ÖBB-Personenverkehr AG eine ähnliche Optionsklausel enthielt) diese Option zum Einsatz neuer Triebwagengarnituren ab dem Jahreswechsel 2015/2016.

Die SCHIG beauftragte demgemäß – zusammen mit dem VOR – die ÖBB-Personenverkehr AG mit der Beschaffung neuen Schienenrollmaterials als Ersatz für alte Fahrzeuge für eine bestimmte Anzahl von jährlichen Zug-Kilometern (SCHIG: rd. 9,2 Mio. km, VOR: rd. 0,9 Mio. km). Die durch SCHIG und VOR abgerufenen Kilometer ergaben nach Berechnung der ÖBB-Unternehmensgruppe 100 Neufahrzeuge und eine sich aus der Optionsklausel ergebende Mehrabgeltung für den Einsatz neuer Fahrzeuge von rd. 20 Mio. EUR jährlich. Die Beschreibung der zu beschaffenden Neufahrzeuge beinhaltete u.a. genaue Vorgaben für die Sitzplatzanzahl: 217 Sitzplätze und 27 Klappsitze für die Ausführung „Schnellbahn“ und 225 Sitzplätze und 34 Klappsitze für die Ausführung „Regionalbahn“.

(2) Der Beschaffungsprozess für neue Triebwagengarnituren Desiro ML (Cityjet) (siehe TZ 21) hatte seitens der ÖBB-Unternehmensgruppe in Verhandlungen mit den öffentlichen Auftraggebern (Bund und Länder) der Verkehrsleistungen bereits 2011 eingesetzt, so dass im Sommer 2012 ein schriftliches Angebot des Anbieters vorgelegen war. Die dem Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG am 25. Februar 2013 durch die ÖBB-Personenverkehr AG vorgelegte – und mit 30. Jänner 2013 datierte – Unterlage über den neuen Triebwagen zeigte in der Beschreibung 217 Sitzplätze und 27 Klappsitze für die Ausführung „Schnellbahn“ sowie 225 Sitzplätze und 34 Klappsitze für die Ausführung „Regionalbahn“.

(3) Ein Mitbewerber der ÖBB-Unternehmensgruppe<sup>75</sup> wandte sich mit verschiedenen Vorwürfen bezüglich einer behaupteten fehlerhaften Anwendung der Verordnung über öffentliche Verkehrsdienste auf Schiene und Straße<sup>76</sup> durch den Bund an die Europäische Kommission. Diese eröffnete ein „EU-Pilot“-Verfahren<sup>77</sup>, das u.a. auch die Ausübung der beschriebenen Option durch die SCHIG und die staatliche (Mit-) Finanzierung der Beschaffung von Triebwagen – im Wege der Ver-

<sup>75</sup> Westbahn Management GmbH

<sup>76</sup> VO (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007

<sup>77</sup> Abklärungsverfahren im Vorfeld eines möglichen Vertragsverletzungsverfahrens

kehrsdienste-Abgeltung – durch die ÖBB-Personenverkehr AG behandelte. Das Verfahren war im Oktober 2014 noch nicht abgeschlossen.

- 36.2** Der RH verwies auf das Spannungsfeld zwischen finanziell abgesicherter Investitionsplanung und der im Verkehrsdienstvertrag vorgesehenen Abfolge: der Auftraggeber SCHIG zieht die Option und verpflichtet in der Folge die ÖBB-Personenverkehr AG, neues Rollmaterial zu beschaffen. Tatsächlich hatte die ÖBB-Personenverkehr AG die Beschaffung von neuen Triebwagen sowie deren Anzahl, Konfiguration und Beschaffung bereits vor der Ziehung der Option weitestgehend mit den Auftraggebern (SCHIG im Auftrag des BMVIT sowie den Ländern) und dem Lieferanten ausverhandelt. Der RH erachtete diese Vorgehensweise unter EU-rechtlichen Aspekten als problematisch, weil allenfalls kein EU-rechtskonformes Verhalten vorlag.

Der RH empfahl dem BMVIT, auf die Trennung seiner Funktionen – einerseits als Eigentümer und andererseits als Auftraggeber der ÖBB-Unternehmensgruppe – zu achten, um die Konformität mit den Wettbewerbsregeln der EU zu wahren. In diesem Zusammenhang wäre auf die rechtmäßige und ordnungsgemäße Abwicklung von Beschaffungsvorgängen im Bereich der Triebfahrzeuge einerseits und von Verkehrsdienstverträgen andererseits zu achten, um bereits den Anschein einer eventuell unzulässigen staatlichen (Mit-)Finanzierung von Triebfahrzeugen zu vermeiden.

- 36.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Unternehmensgruppe sei der Liefervertrag über die Desiro ML (Cityjet) Triebwagen erst nach dem Datum der Optionsziehung abgeschlossen worden. Weiters sei die vertraglich vereinbarte Frist zum Einsatz der Neufahrzeuge mit drei Jahren deutlich unter der branchenspezifischen Lieferzeit gelegen, was eine enge Abstimmung mit den Bestellern erforderlich gemacht habe. Ein informativer Abgleich der Vorstellungen des Bestellers mit den technischen Möglichkeiten aus Sicht der Fahrzeugindustrie sei nicht verboten. Die ÖBB-Unternehmensgruppe habe daher keine Anhaltspunkte für den Anschein einer unzulässigen staatlichen (Mit-)Finanzierung gesehen. Die EU-Kommission habe diesen Beschwerdepunkt des Mittbewerbers in ihrem Verfahren auch nicht aufgegriffen.*

*Die einschlägigen Vertragsbestimmungen des Verkehrsdienstvertrages würden keine „staatliche (Mit-)Finanzierung der Beschaffung von Triebwagen“ regeln, sondern „die Erbringung von Nah- und Regionalverkehrsleistungen der ÖBB-Personenverkehr AG in verbesserter (Fahrzeug-)Qualität und eine damit im synallagmatischen Austauschverhältnis stehende Erhöhung des Abgeltungsbetrages pro gefahrenem Zugkilometer“.*

*Laut Stellungnahme des BMVIT könne es die dargestellte Entgelterhöhung zugunsten der ÖBB-Personenverkehr AG (10 Mio. EUR) sowie Mehrabgeltung für den Einatz neuer Fahrzeuge (20 Mio. EUR) nicht nachvollziehen.*

*Bei der Fahrzeugoption habe es sich keineswegs um eine staatliche Mitfinanzierung gehandelt, sondern um die Abgeltung von Verkehrsleistungen. Die Option neuer Triebwagen sei bereits im Verkehrsdiensvertrag definiert. Damit seien von Beginn an Transparenz und Nachvollziehbarkeit gewährleistet gewesen.*

*Das EU-Verfahren sei noch nicht abgeschlossen, der Neufahrzeugeinsatz sei aber von der Kommission im bisherigen Verfahren nicht mehr thematisiert worden. Das BMVIT sehe damit keine Basis für den Verdacht eines allenfalls nicht EU-rechtskonformen Verhaltens.*

- 36.4** Der RH wies darauf hin, dass die Entgelterhöhung von 10 Mio. EUR bei Heranziehung der im Vertrag festgelegten Mindestbestellmenge an Kilometern resultiert. Der Betrag von 20 Mio. EUR war der Finanzplanung der ÖBB-Unternehmensgruppe entnommen.

Er erwiderte, dass die vertragliche Vereinbarung – unbeschadet der Formulierung dem Inhalt nach – auch eine staatliche (Mit-)Finanzierung der Beschaffung von Triebwagen bedeutete. Gerade weil es in diesem Zusammenhang von großer Bedeutung wäre, die Erfordernisse nicht nur strikt formal, sondern auch inhaltlich einzuhalten, um den Anschein einer eventuell unzulässigen staatlichen (Mit-)Finanzierung zu vermeiden, hatte der RH empfohlen, auf die rechtmäßige und ordnungsgemäße Abwicklung von Beschaffungsvorgängen zu achten. Das Vorliegen eines Angebots sowie detaillierter Pläne der Triebwagen des Anbieters und späteren Lieferanten, die bereits wenige Tage nach der Optionsziehung genau die in der Option enthaltenen Vorgaben enthielten, ließen Zweifel daran zu, dass die vor der Optionsziehung bestehenden Verhandlungen mit dem Lieferanten lediglich einen „informativen Abgleich der Vorstellungen des Bestellers mit den technischen Möglichkeiten aus der Sicht der Fahrzeugindustrie“ darstellten.

Da das diesbezügliche Verfahren der Europäischen Kommission im Sommer 2015 noch nicht abgeschlossen war, war dem RH die Beurteilung der seitens der Kommission für ihre Entscheidung herangezogenen Argumente nicht möglich.

## Finanzierung

**Beiträge der Länder** **37.1** (1) Die Länder trugen wesentlich zur Finanzierung des öffentlichen Schienennahverkehrs bei. Dies erfolgte durch Verkehrsdienstverträge zwischen den Ländern und den die Verkehrsleistung erbringenden Verkehrsunternehmen, in erster Linie der ÖBB-Personenverkehr AG. In den Verkehrsdienstverträgen waren die Entgelte der Länder für die zu erbringenden Schienenverkehrsleistungen festgelegt (bestimmte Zugverbindungen nach vereinbarten Fahrplänen, Entgelt meist in Form eines km-Satzes). Da die Länder den Schienenverkehr in Form von bestimmten Zugverkehren (Triebfahrzeuge, Waggons, Personal etc.) finanzierten, ließ sich aus den Verkehrsdienstverträgen kein Finanzierungsanteil für bestimmte Fahrzeugkategorien – wie Triebfahrzeuge alleine – festlegen.

(2) Manche Verkehrsdienstverträge enthielten spezielle Vereinbarungen bezüglich eines Entgelts für die Verwendung moderner Triebwagengarnituren.

**Tabelle 17: Länderabgeltung für die Beistellung moderner Triebfahrzeuge**

Land	Zuzahlung 2014 in EUR	wert-gesichert	Beginn VDV	Ende VDV	Zahlung für
Burgenland	1.186.431	ja	11. Dezember 2005	Dezember <sup>1</sup> 2020	10 Garnituren TALENT
Oberösterreich	3.462.780	ja	1. Jänner 1998	31. Dezember 2017	10 Garnituren TALENT und 37 Wendezuggarnituren
Steiermark	1.816.821	nein	1. Jänner 1999	31. Dezember 2023	6 Garnituren TALENT und 16 Garnituren DESIRO
Tirol	5.600.000	nein	13. Dezember 2009	Dezember <sup>1</sup> 2019	36 Garnituren TALENT
Vorarlberg	1.585.000	nein	11. Dezember 2005	Dezember <sup>1</sup> 2030	16 Garnituren TALENT
Wien	1.000.000	nein	9. Dezember 2012	31. Dezember 2019	10 Garnituren TALENT

<sup>1</sup> Zum – am zweiten Samstag im Dezember stattfindenden – Fahrplanwechsel.

VDV = Verkehrsdienstvertrag

Quellen: ÖBB-Unternehmensgruppe; Darstellung RH

Der Betrag je Garnitur variierte zwischen etwa 75.000 EUR und 150.000 EUR, überdies war das Entgelt in zwei Ländern wertgesichert und in vier Ländern fix. Die festgelegten Zuzahlungen für die Verwendung moderner Triebwagengarnituren ergaben sich aus den Verhandlungen zwischen der ÖBB-Unternehmensgruppe und dem jeweiligen Land.

(3) Die Verkehrsdienstverträge waren als Direktvergaben von den Ländern ohne Wettbewerbsverfahren an die ÖBB-Personenverkehr AG vergeben worden. Mit der Verordnung über öffentliche Verkehrsdienste auf Schiene und Straße<sup>78</sup> führte die Europäische Kommission 2007 die

<sup>78</sup> VO (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007



Liberalisierung des Schienennahverkehrs zwar weiter fort, eine Direktvergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Schienenverkehr war aber weiterhin gestattet. Die Europäische Kommission strebte jedoch an, dass ab Dezember 2019 solche Aufträge nur mehr in einem wettbewerblichen Verfahren vergeben werden dürfen („Viertes Eisenbahnpaket“).

- 37.2** Der RH wies darauf hin, dass für die ÖBB-Unternehmensgruppe – je nach weiterer Entwicklung des „vierten Eisenbahnpakets“ – das Risiko bestand, ab 2019 den derzeit von der öffentlichen Hand finanzierten Schienennahverkehr in der Folge wettbewerblicher Verfahren – zumindest teilweise – an Mitbewerber zu verlieren.

Er vermerkte kritisch, dass die Höhe der Zuzahlung für den Einsatz bestimmter Fahrzeuge nicht auf objektivierbaren und für alle Länder gleichen Kriterien beruhte. Der RH empfahl dem BMVIT darauf hinzuwirken, dass hinsichtlich der Höhe der Abgeltungsbeträge der Länder für den Einsatz von verbessertem Rollmaterial einheitliche, transparente sowie im Einklang mit EU-Vorgaben stehende Kriterien zur Anwendung gelangen.

- 37.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Unternehmensgruppe sei das „vierte Eisenbahnpaket“ der EU für den überprüften Zeitraum nicht relevant gewesen und bedürfe erst einer Einigung zwischen Kommission, Parlament und Rat.*

*Die Anwendung objektivierbarer und für alle Länder gleicher Kriterien für die Bestimmung der Zuzahlung für den Einsatz bestimmter Fahrzeuge erachte die ÖBB-Unternehmensgruppe angesichts der zu unterschiedlichen Zeitpunkten innerhalb eines Zeitraumes von 17 Jahren und unter divergierenden rechtlichen Voraussetzungen vereinbarten Zuzahlungen als nicht durchführbar.*

*Laut Stellungnahme des BMVIT könne es auf die Verträge zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Ländern keinen Einfluss nehmen. Das „vierte Eisenbahnpaket“ der EU sei noch in Verhandlung und bisher lasse sich kein Verbot der Direktvergabe ableiten.*

- 37.4** Der RH entgegnete, dass er auf das – von der weiteren Entwicklung des vierten Eisenbahnpakets abhängige und im überprüften Zeitraum sehr wohl relevante – Risiko für die ÖBB-Unternehmensgruppe hingewiesen hatte, in Zukunft in wettbewerblichen Verfahren Teile des bisherigen Geschäfts an Mitbewerber zu verlieren.

Die Einführung objektivierbarer Kriterien zur Bestimmung der Zuzahlung für den Einsatz bestimmter Fahrzeuge sah der RH durch den zeitlichen Abstand zwischen den einzelnen Vereinbarungen nicht erschwert. Solche Kriterien könnten gegebenenfalls zeitlich und regional unterschiedliche Parameter (wie z.B. Kostenstrukturen) transparent abbilden, um diese als Berechnungsgrundlage heranziehen zu können.

Cross Border Leasing **38.1** (1) Die ÖBB-Unternehmensgruppe hatte Anfang 2009 noch rd. 2,6 Mrd. EUR Cross Border Leasing (CBL)-Transaktionen laufen, die 790 Triebfahrzeuge betrafen. Im Rahmen dieser Geschäfte waren zwischen 1995 und 2006 Triebfahrzeuge (und Waggons) größtenteils amerikanischen, aber auch japanischen und europäischen Investoren zur Verfügung gestellt (Vermietung bzw. Verkauf) und von diesen wieder zurückgemietet worden. Die dabei von den Investoren geltend gemachten Steuervorteile (in erster Linie Steuerstundungen durch Abschreibung der Fahrzeuge beim Investor zusätzlich zur Abschreibung bei der ÖBB-Unternehmensgruppe) ermöglichten es der ÖBB-Unternehmensgruppe, günstig über finanzielle Mittel zu verfügen und diese mit höherem Ertrag zu veranlagen, wodurch zunächst Gewinne („Nettobarwert-Vorteil“<sup>79</sup>) anfielen.

In den komplexen Vertragswerken der CBL-Transaktionen waren zahlreiche Bedingungen festgeschrieben (bspw. unveränderter Zustand und Betrieb aller vermieteten Fahrzeuge, Rating der beteiligten Finanzinstitute), deren Veränderungen jeweils hohe Zahlungen für die ÖBB-Unternehmensgruppe auslösen konnten.

Der RH hatte bereits in seinem Bericht Reihe Bund 2010/7 („Finanztransaktionen der ÖBB-Holding AG und einzelner Konzerngesellschaften mit der Deutschen Bank AG“) auf die mit dem Abschluss von CBL-Transaktionen verbundenen Risiken (z.B. Einschränkung der freien rechtlichen Verfügung über das Transaktionsmaterial, etwa Triebfahrzeuge (und Waggons)) hingewiesen.

(2) Die ÖBB-Unternehmensgruppe war aufgrund der beschriebenen Risiken ab 2009 bestrebt, die CBL-Transaktionen vorzeitig zu beenden, auch wenn bei vorzeitiger Beendigung Kosten anfielen und damit die ursprünglichen Gewinne vermindert wurden.

<sup>79</sup> von der englischen Bezeichnung Net present value

Tabelle 18: CBL-Transaktionen mit Triebfahrzeugen

Zeitpunkt	Betrag	Triebfahrzeuge	Anteil an der Gesamtflotte <sup>2</sup>
	in Mio. EUR <sup>1</sup>	Anzahl	in %
1. Jänner 2009 bestehende CBL	2.595	790	45
2009–2013 beendete CBL	1.338	457	–
31. Dezember 2013 bestehende CBL	1.257	333	20

<sup>1</sup> umgerechnet mit einem Standard-Wechselkurs von 1 EUR = 1,3 USD

<sup>2</sup> berechnet nach der Anzahl der Triebfahrzeuge

Quellen: ÖBB Holding AG; Darstellung RH

Ende 2013 wiesen die zwischen 2009 und 2013 beendeten CBL-Transaktionen, die Triebfahrzeuge betrafen, nach den Aufzeichnungen der ÖBB-Unternehmensgruppe einen historischen Nettobarwertvorteil von rd. 104 Mio. EUR und Verluste bei der vorzeitigen Beendigung (inkl. Bank- und Beratungskosten) von rd. 20,4 Mio. EUR auf.

Die noch aktiven CBL-Transaktionen hatten bis 31. Dezember 2013 einen Nettobarwertvorteil von rd. 85,9 Mio. EUR erbracht.

(3) Der RH untersuchte zur Plausibilisierung zwei abgeschlossene CBL-Transaktionen im Detail. Bei einer<sup>80</sup> fehlte in den durch die ÖBB-Unternehmensgruppe übermittelten Daten eine im Verlauf der Transaktion zusätzlich angefallene Gebühr von rd. 1 Mio. EUR in der Gesamtsumme der Kosten. Die andere überprüfte CBL-Transaktion gab – auf der Grundlage der dem RH zur Verfügung gestellten Unterlagen – keinen Anlass zu Feststellungen.

(4) Für alle CBL-Transaktionen insgesamt (inkl. Transaktionen, die keine Triebfahrzeuge betrafen) wies das laufende Monitoring der ÖBB-Unternehmensgruppe zum 31. Dezember 2013 folgende Werte aus:

Volumen aktive Transaktionen:	1.743,2 Mio. USD
Volumen beendete Transaktionen:	3.102,1 Mio. USD
Gesamtergebnis der beendeten Transaktionen:	ca. 180 Mio. EUR
Nettobarwertvorteil der aktiven Transaktionen:	ca. 131 Mio. EUR.

Bei allen Berechnungen zinstete die ÖBB-Unternehmensgruppe die in der Vergangenheit erhaltenen Nettobarwertvorteile mit 4 % auf aktuelle Werte auf. Die in der dem RH übergebenen Darstellung fehlenden Kosten waren nach Auskunft der ÖBB-Unternehmensgruppe in ihrem internen Monitoring enthalten, so dass im Gesamtergebnis der beendeten Transaktionen alle Kosten berücksichtigt wären.

<sup>80</sup> 11. US-Lease PMCC Tranche

Dem Ergebnis der aktiven Transaktionen standen – in der Darstellung der ÖBB-Unternehmensgruppe allerdings noch nicht eingerechnete – bereits angefallene sowie zukünftige Kosten (in erster Linie mögliche Verluste bei der vorzeitigen Beendigung sowie Kosten für Beratung und Bankgebühren) gegenüber.

- 38.2** Der RH hielt kritisch fest, dass ungeachtet der positiv erachteten Reduktion Ende 2013 noch etwa 20 % der Triebfahrzeugflotte durch risikobehaftete CBL-Finanzierungen belastet waren und die von der ÖBB-Unternehmensgruppe dem RH gemeldeten Ergebnisse der CBL-Transaktionen nicht lückenlos plausibilisiert werden konnten, weil zumindest eine Kostenposition in Höhe von rd. 1 Mio. EUR fehlte.<sup>81</sup>

Da die CBL-Transaktionen zur Zeit der örtlichen Überprüfung noch nicht vollständig beendet waren, ließ sich deren Gesamtergebnis noch nicht endgültig bestimmen. Gemäß dem Stand zur Zeit der Gebarungsüberprüfung (Mitte 2014) war zwar insgesamt ein Gewinn für die ÖBB-Unternehmensgruppe zu erwarten, jedoch war dies nach Ansicht des RH – bei einem hohen Transaktionsvolumen – mit damit einhergehenden hohen, nicht mit dem gewöhnlichen Geschäftsbetrieb der ÖBB-Unternehmensgruppe verknüpften Risiken verbunden.

Der RH erachtete das nunmehrige Monitoring des Portfolios der CBL-Transaktionen sowie die Bemühungen, den Bestand zu vertretbaren Kosten abzubauen, für positiv. Diese Maßnahmen waren im Bericht des RH Reihe Bund 2010/7 empfohlen worden.

- 38.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Unternehmensgruppe habe es bei den übermittelten Ergebnissen der Cross-Border-Leasing-Transaktionen nur in dem einen vom RH aufgezeigten Fall eine Besonderheit gegeben, deren Kosten in den dem RH übermittelten Übersichten zunächst nicht enthalten gewesen seien.*

- 38.4** Der RH erwiderte, dass er die Gesamtergebnisse der Cross-Border-Leasing-Transaktionen – inklusive aller damit verbundenen Kosten – abgefragt hatte. Bei der Kontrolle von Transaktionen stellte der RH zusätzliche Kosten fest, die nicht in den ursprünglich übermittelten Übersichten enthalten waren. Da eine Gesamtprüfung aller Transaktionen nicht Ziel der gegenständlichen Gebarungsüberprüfung war, kann die Einschränkung der ÖBB-Unternehmensgruppe auf den aufgezeigten Fall durch den RH nicht beurteilt werden.

<sup>81</sup> Festzuhalten ist, dass der RH im Zuge der gegenständlichen Gebarungsüberprüfung eine exemplarische Plausibilitätsprüfung der ihm von der ÖBB-Unternehmensgruppe gemeldeten CBL-Transaktionen durchführte. Eine Überprüfung sämtlicher Finanzbuchungen seit Beginn der CBL-Transaktionen war damit nicht verbunden.

## Europäische Zugsicherung

Allgemeines –  
Europäische  
Harmonisierung

**39.1** ETCS (European Train Control System) ist ein einheitlicher europäischer Standard für Zugsicherungssysteme, welcher mittelfristig auf dem Rollmaterial und der Schieneninfrastruktur europäischer Bahnunternehmen zum Einsatz kommen und somit die derzeitigen nationalen Zugsicherungssysteme ablösen soll. Für die ÖBB bedeutete die nationale wie internationale Umstellung von Infrastruktur auf ETCS, dass das Rollmaterial für diese Strecken mit ETCS auszustatten war. Der RH befasste sich bereits im Jahr 2008 bei den ÖBB mit dem Thema „Harmonisierung der Zugsicherung“ (siehe auch Bericht des RH, Reihe Bund 2009/12).

Die europaweite Einführung von ETCS soll den Bahnen die Möglichkeit eröffnen, europaweit zu agieren, wenn das Rollmaterial zukünftig einheitlich ETCS als Zugssicherungssystem nutzen wird. Dies verlangt jedoch die Ab- bzw. Aufwärtskompatibilität zwischen den älteren heute schon in Betrieb befindlichen und zukünftigen ETCS Systemen. Diese grundlegende Ab- bzw. Aufwärtskompatibilität wurde von der Europäischen Kommission nicht explizit verlangt; deren Fehlen kann zu verlorenen Kosten führen.

Ebenso führten nationale Zulassungsprozesse zu erheblichen zeitlichen Verzögerungen und entsprechenden Kosten bei der Zulassung. Ein Europäischer Zulassungsprozess war – nach Einschätzung des BMVIT im August 2014 – nicht absehbar.

Der RH hatte dem BMVIT bereits 2009 empfohlen (siehe RH, Reihe Bund 2009/12 TZ 3), innerhalb der europäischen Gremien weitere Harmonisierungsschritte aktiv zu unterstützen und die EU-weite Standardisierung von Zugsicherungsnormen weiter voranzutreiben.

**39.2** Der RH empfahl – nicht zuletzt vor dem Hintergrund der zur Zeit der Gebarungsüberprüfung noch nicht sichergestellten „Italienfähigkeit“ des Railjets (TZ 28) – dem BMVIT, bei der Europäischen Kommission auf die Ab- und Aufwärtskompatibilität von ETCS Systemen und auf ein europaweites Zulassungsverfahren für Triebfahrzeuge hinzuwirken.

**39.3** *Laut Stellungnahme des BMVIT werde das 4. Eisenbahnpaket (zur Zeit noch im politischen Werdegang) bereits ein europaweites Zulassungsverfahren vorsehen, das federführend von der Europäischen Eisenbahnagentur geführt werde, um nationale Hindernisse abzubauen. Dieser europäische Harmonisierungsschritt werde in den entsprechenden Gremien seitens des BMVIT unterstützt.*

## Europäische Zugsicherung

*Auch wies das BMVIT darauf hin, dass seit 1. Juli 2015 zwar eine revidierte TSICCS (Beschluss 2015/14/EU) vorliege, nur der Schritt zur Auf- und Abwärtskompatibilität von ETCS-Systemen habe darin noch keine Berücksichtigung gefunden. Das BMVIT werde weiterhin in den einzelnen Arbeitsgruppen darauf hinwirken, dieses Ziel erreichen.*

### ETCS Strategie

#### ETCS Strategie BMVIT

**40.1** Der Generalsekretär des BMVIT<sup>82</sup> richtete am 21. Dezember 2012 ein Schreiben an die Vorstände der ÖBB-Unternehmensgruppe (ÖBB-Holding, ÖBB-Infrastruktur, ÖBB-Personenverkehr, Rail Cargo Austria AG) mit dem Ersuchen, eine ETCS Migrationsstrategie des ÖBB-Konzerns vorzulegen. Ziel des BMVIT war es, „auf den wesentlichen Strecken der ÖBB-Infrastruktur AG ETCS zügig weiter einzuführen, um die mit dem System verbundenen Vorteile zu generieren“. Das BMVIT ersuchte die ÖBB-Unternehmensgruppe, bis 30. Juni 2013 eine abgestimmte ETCS Strategie vorzulegen, so dass darauf aufbauend die entsprechenden Infrastrukturplanungen und -ausbauten sowie die Ausstattung der Fahrzeuge vorgenommen werden könnten. Bis Anfang August 2014 übermittelte die ÖBB-Holding AG keine ETCS Strategie an das BMVIT. Allerdings urgierte das BMVIT zwischen Juni 2013 und August 2014 auch nicht die Vorlage der ETCS Strategie.

**40.2** Der RH kritisierte, dass trotz schriftlicher Aufforderung des BMVIT im Dezember 2012, die ÖBB-Unternehmensgruppe zwischen Juni 2013 und August 2014 keine ETCS Strategie vorlegte. Er kritisierte weiters, dass das BMVIT die Vorlage der ETCS Strategie nicht weiter urgierte.

Der RH empfahl dem BMVIT, die Vorlage der ETCS Strategie neuerlich zu urgieren, um die durch das BMVIT erwarteten Vorteile zu generieren.

**40.3** *Laut Stellungnahme des BMVIT liege die ETCS-Strategie der ÖBB inzwischen bereits vor. Eine neuerliche Urgenz sei daher nicht erforderlich.*

#### ETCS Strategie ÖBB Holding

**41.1** (1) Die ÖBB Holding startete im Februar 2013 das Projekt „ETCS Strategie 2025+“ mit dem geplanten Projektendtermin 30. Juni 2013. Als Projektziel wurde eine aktuelle konzernweit abgestimmte ETCS Strategie 2025+ definiert. Die Hauptaufgaben waren:

<sup>82</sup> Der Generalsekretär des BMVIT war auch 2. Stellvertreter des Aufsichtsratsvorsitzenden der ÖBB-Holding AG.

- Evaluierung und Anpassung der ETCS-Strategie,
- Analyse der technischen und rechtlichen Rahmenbedingungen,
- Darstellung der Auswirkungen auf die Sicherheit,
- Analyse der wirtschaftlichen Auswirkungen und Kostenstruktur für die Rail Cargo Austria AG, ÖBB-Personenverkehr AG und ÖBB-Infrastruktur AG,
- Empfehlung Soll-Konzept inkl. Darstellung von Varianten,
- Darstellung von Fördermöglichkeiten und
- Aufbereitung für einen Freigabeprozess in der ÖBB-Unternehmensgruppe.

(2) Mit 12. Juni 2013 wurde eine Projekterweiterung beschlossen und das Projekt in „Zugsicherungs- & Betriebsführungssysteme Umsetzungsstrategie 2025+“ umbenannt. Projektziele waren eine konzernweit abgestimmte Umsetzungsstrategie und -pläne für Zugsicherungssysteme und damit verbundene Betriebsführungssysteme für Infrastruktur und Fahrzeuge. Die Erweiterung des Projekts wurde beschlossen, weil neben ETCS auch die bisherigen Zugsicherungssysteme (LZB und PZB) noch bis zu ihrem wirtschaftlichen Lebensende parallel zu betreiben waren. Der Projektabschluss war mit 20. Dezember 2013 geplant. Als Projektergebnis war ein Endbericht vorgesehen, der als Grundlage für die Anpassungen der Mittelfristpläne dienen sollte.

Mit 19. November 2013 wurde eine Projektverlängerung bis ins zweite Quartal 2014 beschlossen. Mit Ende September 2014 lag noch kein beschlossenes Projektergebnis vor.

Der RH hatte bereits 2009 der ÖBB-Unternehmensgruppe empfohlen (siehe Bericht des RH, Reihe Bund 2009/12, „Harmonisierung der Zugsicherung“, TZ 11 und 12), auf Basis der ausgearbeiteten Kosten-/Nutzenbewertung und nach Maßgabe der budgetierten Mittel eine Prioritätenreihung vorzunehmen, die jene Strecken ausweist, für die ein Umstieg auf ETCS vordringlich ist, sowie die Strategie regelmäßig auf die neuen technischen Entwicklungen anzupassen.

- 41.2** Der RH bewertete die Erweiterung des Projekts „ETCS Strategie 2025+“ in das Projekt „Zugsicherungs- & Betriebsführungssysteme Umsetzungsstrategie 2025+“ als nachvollziehbar, weil von den ÖBB neben ETCS die bisherigen Zugbeeinflussungssysteme erst nach Ablauf deren

wirtschaftlicher Nutzungsdauer zu ersetzen waren. Der RH sah die mehrfache Verschiebung des Projektendes jedoch kritisch, weil alle Maßnahmen im Bereich der Infrastruktur und des Rollmaterials auf die strategischen Ziele im Bereich Zugsicherungssysteme abzustimmen waren.

Der RH empfahl der ÖBB Holding AG, vordringlich die strategischen Ziele für Zugsicherungssysteme zu erarbeiten, um die Mittelfristplanung zur ETCS Umsetzung durchführen zu können. Er empfahl weiter, das BMVIT über die Ergebnisse des Projekts „Zugsicherungs- & Betriebsführungssysteme Umsetzungsstrategie 2025+“ umgehend zu informieren.

**41.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Holding AG seien im Projekt „ETCS Strategie 2025+“ folgende Fortschritte erreicht worden:*

- Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG sei mittlerweile eine ETCS-Strategie erarbeitet worden, die im Juni 2015 dem BMVIT und der ÖBB-Holding AG präsentiert worden sei. Die ÖBB-Holding AG werde in den nächsten Monaten diese ETCS-Strategie um die fahrzeugseitigen Maßnahmen ergänzen und innerhalb des ÖBB-Konzerns zur Abstimmung bringen.*
- Schwerpunkte der vorliegenden ETCS-Strategie seien das zwischen Infrastruktur und Fahrzeug abgestimmte Release-Management, die Festlegung von technischen Spezifikationen für den Betrieb, das konsequente Einfordern von Interoperabilität und Investitionssicherheit bei der Europäischen Kommission sowie Vorgaben für das Roll-out am Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG.*
- Zusätzlich werde aktuell im Auftrag des Vorstands der ÖBB-Infrastruktur AG die Strategie für Zugsicherungssysteme erarbeitet, welche die weitere Verwendung bzw. die Ablöse der aktuell im Einsatz befindlichen Zugsicherungssysteme behandle. Die Strategie für die Zugsicherungssysteme solle bis Jahresende 2015 fertiggestellt werden.*

Zugbeeinflussungs- bzw. Zugsicherungssysteme – Ist Situation

- 42.1** In einer Übergangsphase von den Zugbeeinflussungssystemen PZB und LZB zum Zugsicherungssystem ETCS werden sowohl Infrastruktur als auch das Rollmaterial mit zwei oder mehr Systemen auszustatten sein. Mehr als zwei Systeme sind vorzuhalten, falls die Fahrzeuge auch ins benachbarte Ausland mit anderen Zugbeeinflussungs- bzw. Zugsicherungssystemen fahren.



Zum Zeitpunkt der Gebarungsüberprüfung hatte die ÖBB-Unternehmensgruppe innerhalb ihrer Triebfahrzeugflotte folgende ETCS Einbauten vorgenommen bzw. geplant.

**Tabelle 19: ETCS Umbau bei Loks**

Baureihe	Fahrzeugtyp	Stückzahl	ETCS Ausrüstung Dezember 2014 (Ist-Stand)	ETCS-Ausrüstung Dezember 2019 (Soll-geplant)
			Anzahl	
1016	Elektro-Streckenlok	50	50	50
1116	Elektro-Streckenlok	282	282	282
1216	Elektro-Streckenlok	50	50	50
<b>Summe</b>		<b>382</b>	<b>382</b>	<b>382</b>

Quelle: ÖBB-Unternehmensgruppe

Bei den Elektro-Streckenloks war die Taurusflotte (Baureihen 1016, 1116, 1216) nahezu vollständig mit ETCS ausgerüstet. Damit waren mehr als die Hälfte der Elektro-Streckenloks in der Lage, ETCS Strecken zu befahren. Bei den Diesel-Streckenloks war bisher keine ETCS Ausrüstung geplant. Die Entscheidung, ob und welche Fahrzeuge zukünftig auszustatten wären, soll im Projekt „ETCS Strategie 2025+“ getroffen werden.

**Tabelle 20: ETCS Umbau bei Triebwagen und Steuerwagen**

Baureihe	Fahrzeugtyp	Stückzahl	ETCS Ausrüstung Dezember 2014 (Ist-Stand)	ETCS-Ausrüstung Dezember 2019 (Soll-geplant)
			Anzahl	
4011	Elektro-Triebwagen	3	3	3
4744/4746	Elektro-Triebwagen <sup>1</sup>	101	0	36
8090	Steuerwagen	51	51	60
<b>Summe</b>		<b>155</b>	<b>54</b>	<b>99</b>

<sup>1</sup> Desiro ML (Cityjet) abhängig von der weiteren Migrationsstrategie gemäß aktuellem Strategieprojekt 2025+ bis zu 101 Stk.; im Falle der Ziehung von Optionen für den Betrieb in Tirol und Vorarlberg bis zu 74 zusätzliche Garnituren mit ETCS

Quelle: ÖBB-Unternehmensgruppe

Die Steuerwagen der Railjet- (Baureihe 8090) und ICE Garnituren (Baureihe 4011) waren vollständig mit ETCS ausgestattet. Bei den Triebwagen war eine Ausrüstung je nach Bedarf (ETCS Strategie 2025+) geplant. Die Neubaufahrzeuge Desiro ML (Cityjet) wurden technisch auf den Einbau von ETCS vorbereitet.

**Tabelle 21: ETCS Umbau bei Baudienstfahrzeugen**

Baureihe	Fahrzeugtyp	Stückzahl	ETCS Ausrüstung Dezember 2014 (Ist-Stand)	ETCS-Ausrüstung Dezember 2019 (Soll-geplant)
			Anzahl	
X552	Baudienstfahrzeug	42	4	4
X630	Baudienstfahrzeug	41	7	7
X956.2	Baudienstfahrzeug	5	5	5
<b>Summe</b>		<b>88</b>	<b>16</b>	<b>16</b>

Quelle: ÖBB-Unternehmensgruppe

Bei den Baudienstfahrzeugen waren 16 Fahrzeuge mit ETCS ausgerüstet, um die in Betrieb befindlichen Strecken bedienen zu können.

Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung betrieb die ÖBB-Unternehmensgruppe folgende Strecken mit ETCS bzw. plant folgende Ausbauten:

**Tabelle 22: Streckenausrüstung mit ETCS „Donauachse“**

Donauachse	ETCS	km	Inbetriebnahme
Heygeshalom – Wien Hauptbahnhof	Level 1	70	außer Betrieb upgrade erforderlich
Wien – Abzweigung Hadersdorf-Weidlingau (Lainzertunnel)	Level 2	10	in Betrieb
Abzweigung Hadersdorf-Weidlingau – Tullnerfeld – St. Pölten	Level 2	50	in Betrieb
Güterzugumfahrung St. Pölten	Level 2	25	Fahrplan 2017
Linz – Wels	Level 2	25	Fahrplan 2025
Attnang-Puchheim – Salzburg Vöcklabruck – Straßwalchen Straßwalchen – Seekirchen am Wallersee	Level 1	75	in Betrieb
Wels – Passau	Level 1	80	in Betrieb

Quelle: ÖBB-Unternehmensgruppe

**Tabelle 23: Streckenausrüstung mit ETCS „Brennerachse“**

Brennerachse	ETCS	km	Inbetriebnahme
Kufstein – Umfahrung Innsbruck – Brenner	Level 2	108	in Betrieb
Kundl/Radfeld – Baumkirchen	Level 2	40	in Betrieb

Quelle: ÖBB-Unternehmensgruppe

**Tabelle 24: Streckenausrüstung mit ETCS „Pontebbanaachse“**

Pontebbanaachse	ETCS	km	Inbetriebnahme
Bernhardsthal – Wien Hauptbahnhof	Level 2	87	in Betrieb
Pottendorferlinie Wien – Wampersdorf	Level 2	30	Fahrplan 2023
Semmeringbasistunnel	Level 2	30	Fahrplan 2024
Werndorf – Klagenfurt (Koralmtunnel)	Level 2	130	Fahrplan 2023

Quelle: ÖBB-Unternehmensgruppe

Vordringlich wurden bisher die Neubaustrecken mit ETCS ausgestattet, da die EU-Vorgabe – Neubaustrecken mit ETCS auszustatten – zu erfüllen war. Mit 2014 waren somit einzelne Strecken mit ETCS ausgestattet. Eine Ausstattung ganzer Regionen mit ETCS war vorerst nicht geplant. Daher war Rollmaterial, das ETCS Strecken zu befahren hatte, mit zwei Systemen auszustatten.

Der RH hatte bereits 2009 der ÖBB-Unternehmensgruppe empfohlen (siehe Bericht des RH, Reihe Bund 2009/12, „Harmonisierung der Zugsicherung“, TZ 14), den Zeitplan für die Umstellung auf ETCS-fähige Fahrzeuge eng an jenen für die Infrastruktur-Umstellung zu koppeln.

**42.2** Der RH sah in der gemeinsamen Abstimmung der Umsetzung von ETCS zwischen Infrastruktur und Rollmaterial mittelfristig Synergien. Er verwies darauf, dass der Parallelbetrieb des Zugsicherungssystems ETCS und der Zugbeeinflussungssysteme (PZB und LZB) zu Mehrkosten für Wartung und Betrieb bei Rollmaterial und Infrastruktur führte.

Der RH empfahl der ÖBB-Unternehmensgruppe, die Umsetzung von ETCS in den Bereichen Infrastruktur und Rollmaterial aufeinander abzustimmen, um Synergien zu nutzen. Vordringlich wären Umsetzungskorridore und -regionen zu definieren und ausreichendes Rollmaterial mit ETCS auszustatten, um den Parallelbetrieb von Zugsicherungs- und Zugbeeinflussungssystemen so kurz wie möglich zu gestalten.

**42.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Unternehmensgruppe teile sie die Aussage des RH grundsätzlich. Allerdings sei ein mehrjähriger Parallelbetrieb bei der Einführung eines neuen Systems unvermeidbar, um einerseits die Sicherheit im Betrieb und um andererseits eine generelle Kompatibilität und somit Einsatzflexibilität zu gewährleisten. Insofern sei lediglich der Zeitraum des Parallelbetriebs beeinflussbar. Im Hinblick auf den internationalen Einsatz der Fahrzeuge in Deutschland müsse auch die ETCS-Migrationsstrategie der Deutschen Bahn AG berücksichtigt werden. Selbst bei einer anderen Strategie der ÖBB wäre eine langfristige Doppelausrüstung der Fahrzeuge aufgrund der langsamen*

## Europäische Zugsicherung

und schrittweisen Umsetzung durch die Deutsche Bahn AG unvermeidbar. Weiters sei die Aussage des RH irreführend und suggeriere einen Fehler in der Planung.

**42.4** Der RH stellte gegenüber der ÖBB-Unternehmensgruppe klar, dass er keine Planungsfehler kritisiert hatte, weswegen die in der Stellungnahme relevierte Irreführung und Suggestion durch den RH ins Leere geht und nachdrücklich zurückgewiesen wird. Gerade durch eine Abstimmung der Umsetzung von ETCS zwischen Infrastruktur und Rollmaterial sollten allfällige künftige Fehler in der Planung vermieden werden.

### Förderung ETCS

**43.1** (1) In den Jahren 2009 bis 2013 erhielt die ÖBB-Unternehmensgruppe Förderungen für den Einbau von Geräten des Zugsicherungssystems ETCS aufgrund der EU-Förderungen für transeuropäische Verkehrskorridore<sup>83</sup> sowie durch das BMVIT.

**Tabelle 25: Förderung an ÖBB-Unternehmensgruppe für Einbau ETCS**

Fördergeber	geförderte Triebfahrzeuge	bewilligte Förderung maximal	bis Ende 2013 ausgezählte Förderung
	Anzahl	in Mio. EUR	
EU	122	9,11	4,57
BMVIT	317	33,78	16,50
Gesamtförderung	439	42,89 <sup>1</sup>	21,07
<b>Gesamtkosten der ÖBB-Unternehmensgruppe für Einbau ETCS</b>		<b>93,47</b>	

<sup>1</sup> Bewilligte maximale Förderung, endgültige Beträge abhängig von den gemäß Abschlussrechnungen anerkannten Kosten. Nur für die EU-Förderung Korridor „E“ (7,2 Mio. EUR der EU-Förderung) lag die Abschlussrechnung zur Zeit der Gebarungsüberprüfung bereits vor und wurde die gegenüber der Bewilligung um 45.000 EUR reduzierte Förderung berücksichtigt.

Quellen: ÖBB-Unternehmensgruppe; Darstellung RH

Wie die Tabelle zeigt, wurden rd. 45 % der für die ÖBB-Unternehmensgruppe entstandenen Kosten für den Einbau des Zugsicherungssystems von der öffentlichen Hand (EU 9,11 Mio. EUR und Bund 33,78 Mio. EUR) zur Vergütung bewilligt.

Die Zwischenzahlungen erfolgten auf Basis eines von einem Wirtschaftsprüfer erstellten Überprüfungsberichts zu den fertiggestellten Einbauten.

<sup>83</sup> Transeuropäische Korridore „B“ Stockholm-Neapel und „E“ Dresden-Constanza

Gemäß zur Zeit der Förderung gültigen Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln (ARR 2004), deren subsidiäre Gültigkeit auch ausdrücklich in den Sonderrichtlinien des BMVIT für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln für die Ausrüstung von Schienenfahrzeugen mit ETCS – Level 2 (Art. 1 Abs. 3) festgelegt waren, durften grundsätzlich nur jene Kosten gefördert werden, die nach Einlangen des Förderungsansuchens entstanden sind.

Mehrere der die Grundlage der aus nationalen Mitteln geleisteten Zwischenzahlung durch das BMVIT bildenden Rechnungen im Gesamtwert von etwa 10 Mio. EUR waren mit einem vor dem Förderantrag liegenden Datum versehen und nach Auskunft der ÖBB-Unternehmensgruppe vom BMVIT anerkannt worden. Das BMVIT stellte hiezu fest, dass der Einbau des ETCS in allen Fällen innerhalb des ordnungsgemäßen Zeitrahmens lag und die Sonderrichtlinie seiner Auffassung nach auf den Zeitpunkt des Einbaus abstelle.

- 43.2** Nach Ansicht des RH schlossen die Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln die Förderung von Kosten, die vor Einlangen des Förderungsansuchens entstanden sind, ausdrücklich aus. Der RH sah in der Sonderrichtlinie des BMVIT keine davon abweichende Regelung. Er verwies daher kritisch auf das Risiko, entgegen den Förderungsrichtlinien vor dem Förderungsantrag datierte Rechnungen anzuerkennen und damit gegebenenfalls eine nach den EU-Regeln unerlaubte Beihilfe zu gewähren.

Der RH empfahl dem BMVIT, die seitens der ÖBB-Unternehmensgruppe vorgelegten Rechnungen betreffend die Förderung des Einbaus von ETCS auf ihre Vereinbarkeit mit den Förderungsregeln, insbesondere mit den Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln, zu prüfen.

- 43.3** *Das BMVIT wies in seiner Stellungnahme darauf hin, dass die Allgemeinen Rahmenrichtlinien nur subsidiär gelten würden und in diesem Fall nicht zur Anwendung kämen. Andernfalls würden die Zielsetzungen des Förderprogramms ETCS und die darin enthaltenen Zeiträume für die Einreichung von Anträgen konterkariert.*
- 43.4** Der RH entgegnete, dass die Allgemeinen Rahmenrichtlinien nur Ausnahmen bei sondergesetzlich geregelten Förderungen zulassen, was bei der ETCS-Förderung nicht der Fall war. Die ETCS-Förderung war vielmehr durch eine Sonderrichtlinie des BMVIT gemäß § 40 der Allgemeinen Rahmenrichtlinien geregelt. Wenn auch die Sonderrichtlinie erwähnt, dass „Serienfahrzeuge ab 1. Juli 2011 und Prototypen ab

1. Jänner 2011 mit ETCS – Level 2 ausgerüstet werden“ und „das Förderprogramm ETCS – Level 2 vom 21. September 2011 bis einschließlich 31. Dezember 2014 läuft“, so widerspricht die Einreichung von vor dem Einreichen des Förderansuchens (Dezember 2011) liegenden Rechnungen dennoch der grundsätzlichen Regelung des § 15 der Allgemeinen Rahmenrichtlinien.

**44.1** Die Europäische Kommission bezuschusste ab 2009 die „Streckenseitige Ausrüstung entlang des ERTMS<sup>84</sup>-Korridors E“ mit 50 % der Kosten der ETCS-Streckenausrüstung. Der ERTMS Korridor E umfasste in Österreich Teilprojekte der Ostbahn (Wien – Heygeshalom) und der Nordbahnstrecke (Wien – Bernhardsthal). Dazu stellte das BMVIT Anträge an die Europäische Kommission. Ursprünglich wurden der Europäischen Kommission die Ausrüstung der Nordbahnstrecke mit ETCS L1 und ein Upgrade der Ostbahnstrecke von ETCS L1 Baseline 2.2.2 auf Baseline 2.3.0.d gemeldet. Aufgrund technischer Weiterentwicklungen wurde von der ÖBB-Unternehmensgruppe beschlossen, auf der Nordbahnstrecke ETCS L2 umzusetzen und ein Upgrade der Ostbahnstrecke auf ETCS L1 Baseline 2.3.0.d vorerst nicht durchzuführen. Die geänderte Ausstattung auf der Nordbahnstrecke und das entfallene Upgrade auf der Ostbahnstrecke wurden bis August 2014 der EU-Kommission nicht gemeldet.

**44.2** Der RH wertete die Änderungen in der Umsetzung des Zugsicherungssystems ETCS auf der Nordbahn und den Entfall des Upgrades der Ostbahn aufgrund des technischen Fortschritts als nachvollziehbar. Er sah jedoch die bis zum Ende der Erhebungen an Ort und Stelle nicht erfolgte Meldung an die Europäische Kommission kritisch.

Er empfahl dem BMVIT, im Rahmen der vorgesehenen Berichterstattung an die Europäische Kommission die beschlossenen Änderungen in der ETCS Umsetzung für die Nord- und Ostbahn zu kommunizieren und die Bezuschussung neu zu verhandeln.

<sup>84</sup> European Rail Traffic Management System, das geplante europaweit einheitliche Betriebsführungskonzept für Eisenbahnen, wovon ETCS einen Teilbereich darstellt.

## Umwelteffekte des Triebfahrzeugeinsatzes

Umweltstrategie der ÖBB-Unternehmensgruppe

**45.1** Die Corporate Social Responsibility (CSR) Strategie wurde gemeinsam von allen Unternehmen der ÖBB-Unternehmensgruppe erarbeitet und im April 2012<sup>85</sup> vom Vorstand der ÖBB-Holding AG beschlossen. Diese CSR Strategie wurde im Rahmen der Konzernstrategie 2015 (FIT 2015) erstellt. Sie bestand aus den fünf Handlungsfeldern:

- Kunden,
- Mitarbeiter,
- Wirtschaft,
- Umwelt und
- Gesellschaft.

Das Handlungsfeld Umwelt beinhaltete die Verringerung und Vermeidung von Umweltbelastungen mit den Themenfeldern:

- Klimaschutz und Energiemanagement,
- Emissionen (Lärm, Luftschadstoffe, usw.),
- Naturschutz und Biodiversität,
- Abfall und
- Ressourcen.

Zu den einzelnen Themenfeldern gab es Handlungsrichtlinien (z.B. „Klimafreundlichkeit der ÖBB-Unternehmensgruppe ausbauen“ oder „Energie effizient einsetzen“). Die ÖBB-Holding AG erstellte im überprüften Zeitraum alle zwei Jahre<sup>86</sup> einen Nachhaltigkeitsbericht, welcher auch Umweltthemen enthielt. Dafür zuständig war ein von der ÖBB-Holding AG eingesetzter CSR-Konzernkoordinator, der auch Projekte zu Umweltthemen innerhalb der ÖBB-Unternehmensgruppe initiierte. Das Projekt mit dem höchsten Einsparungspotenzial und Wirkungsgrad war das Energiesparprojekt der ÖBB-Unternehmensgruppe.

<sup>85</sup> 12. Sitzung des Vorstandes der ÖBB-Holding AG vom 16. April 2012, Top 5.3

<sup>86</sup> 2008, 2010 und 2012

## Umwelteffekte des Triebfahrzeugeinsatzes

**45.2** Der RH anerkannte, dass die CSR Strategie der ÖBB-Unternehmensgruppe Themenfelder betreffend Umwelt enthielt, zumal diese für die Disposition und Beschaffung von Triebfahrzeugen relevante Handlungsrichtlinien vermittelte.

CO<sub>2</sub> und  
Feinstaubemissionen

**46.1** Mit 21,8 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent war der Verkehrssektor im Jahr 2011 der zweitgrößte Verursacher<sup>87</sup> von Treibhausgas-Emissionen in Österreich. Die Emissionen nahmen im Vergleich zum Jahr 2010 um rd. 3,1 % bzw. 0,7 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent ab. Hauptemittent war der Straßenverkehr, der rd. 96,9 % der Treibhausgas-Emissionen des gesamten Verkehrssektors verursachte. Die restlichen 3,1 % der gesamten Treibhausgas-Emissionen verteilten sich auf Bahn-, Schiff- und nationalen Flugverkehr.

Die ÖBB-Personenverkehr AG verursachte auf der Schiene je Personenkilometer rd. 12-mal<sup>88</sup> weniger CO<sub>2</sub> als ein Personenkraftwagen und rd. 15-mal weniger CO<sub>2</sub> als ein Flugzeug. Die Rail Cargo Austria AG verursachte auf der Schiene je Tonnenkilometer rd. 18-mal<sup>89</sup> weniger CO<sub>2</sub> als ein Lastkraftwagen. Der Traktionsstrom für Triebfahrzeuge ab Unterwerk sank im überprüften Zeitraum um rd. 5,8 %. In der folgenden Tabelle sind Umweltkennzahlen der ÖBB-Unternehmensgruppe für den überprüften Zeitraum dargestellt:

**Tabelle 26: Umweltkennzahlen der ÖBB-Unternehmensgruppe**

	2009	2010	2011	2012	2013	Veränderung 2009 bis 2013
	Emissionen in Tonnen					in %
CO <sub>2</sub>	411.701	407.934	384.582	368.983	355.552	- 13,6
CH <sub>4</sub>	496	515	520	513	495	- 0,2
N <sub>2</sub> O	25	25	23	22	22	- 12,0
	in GWh					in %
Traktionsstrom ab Unterwerk für Triebfahrzeuge <sup>1</sup>	1.659	1.738	1.651	1.567	1.563	- 5,8

CO<sub>2</sub> = Kohlenstoffdioxid, CH<sub>4</sub> = Methan, N<sub>2</sub>O = Distickstoffmonoxid

<sup>1</sup> Traktionsstrom für Triebfahrzeuge der ÖBB-Unternehmensgruppe (Loks und Triebwagen) ab Unterwerk

Quellen: ÖBB-Holding AG und ÖBB-Produktion GmbH; Darstellung RH

<sup>87</sup> größter Verursacher war der Sektor Industrie und produzierendes Gewerbe

<sup>88</sup> Berechnungen durch das Umweltbundesamt 2012

<sup>89</sup> Berechnungen durch das Umweltbundesamt 2013



**46.2** Der RH stellte fest, dass im überprüften Zeitraum sowohl die Emissionen der dargestellten Schadstoffe als auch der Verbrauch von Traktionsstrom für Triebfahrzeuge sanken.

Der RH empfahl der ÖBB-Unternehmensgruppe, weitere Maßnahmen zur Senkung der Emissionen und des Traktionsstromverbrauches umzusetzen.

Energiesparprojekt in der ÖBB-Unternehmensgruppe

**47.1** (1) Die ÖBB-Infrastruktur AG erhielt im Dezember 2010 den Auftrag, alle laufenden und geplanten Energiesparmaßnahmen der ÖBB-Unternehmensgruppe zu erheben, Energiesparpotenziale aufzuzeigen sowie ein Umsetzungskonzept für die Reduktion des spezifischen Energiebedarfs in der ÖBB-Unternehmensgruppe vorzulegen. An der Voruntersuchung waren alle relevanten Gesellschaften der ÖBB-Unternehmensgruppe und auch die ÖBB-Holding AG beteiligt. Geplante Maßnahmen waren:

- Optimierung der energiesparenden Fahrweise von Zügen,
- Senken des spezifischen Durchschnittsverbrauchs der ÖBB-Schienenfahrzeuge, der ÖBB-Postbusflotte und der ÖBB-Kfz-Flotte,
- Etablierung eines ÖBB-weiten betrieblichen Energiemanagements,
- Energie-Bewusstseinsbildung für alle ÖBB-MitarbeiterInnen und
- Definition von energie- und klimarelevanten Kennzahlen.

Wesentlicher Eckpunkt für das Projekt war auch, dass es im Bahn- und Busverkehr durch die Energiesparmaßnahmen weder zur Gefährdung von Pünktlichkeit noch Sicherheit kommen durfte. Als Ziel war zu Projektbeginn festgelegt worden, im Jahr 2014 Einsparungen in Höhe von 20 Mio. EUR zu erreichen.

(2) Die Maßnahme mit dem höchsten Einsparungspotenzial war die energiesparende Fahrweise von Zügen. Der Triebfahrzeugführer bekam auf einem Bildschirm zwei Geschwindigkeiten angezeigt, einerseits die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit für den Abschnitt und andererseits die für ein energieschonendes Fahren optimale Geschwindigkeit, mit welcher der Fahrplan noch eingehalten wird. Das Ziel, im Jahr 2014 insgesamt 20 Mio. EUR einzusparen, konnte aufgrund der Änderung folgender Rahmenbedingungen nicht vollständig erreicht werden:

## Umwelteffekte des Triebfahrzeugeinsatzes

- Rückgang der für das Energiesparen disponiblen Betriebsleistung von ÖBB–Personenverkehr AG und der Rail Cargo Austria AG gegenüber dem ursprünglichen Projektplan und
- Wegfall der Railjet–Betriebsleistungen auf den Neubaustrecken für die Geschwindigkeits–Optimierung wegen der Einschränkungen von ETCS<sup>90</sup>, aufgrund welcher nur mit der vorgegebenen Geschwindigkeit gefahren werden darf.

Das Projektziel wurde daher im April 2013 um 1,76 Mio. EUR gesenkt und betrug 18,24 Mio. EUR für das Jahr 2014.

Laut einem Schreiben der ÖBB–Infrastruktur AG vom Oktober 2014 werde in Absprache mit dem BMVIT geplant, die ETCS<sup>91</sup> Vorschriften so anzupassen, dass sie in Zukunft keinen Hindernisgrund für ein energiesparendes Fahren mehr darstellen. Darüber hinaus wurde mit den Systemherstellern geprüft, ob und wie das System oder Systemteile zur Unterstützung der energiesparenden Fahrweise verwendet werden können.

- 47.2** Der RH anerkannte die Bemühungen der ÖBB–Unternehmensgruppe, durch das Projekt Energiesparen Einsparungen zu lukrieren.

Der RH empfahl dem BMVIT, mit dem Ziel, die Rahmenbedingungen für die energiesparende Fahrweise von Zügen zu verbessern, darauf hinzuwirken, auch auf ETCS–Strecken ein energiesparendes Fahren zu ermöglichen, sofern dies in Einklang mit den interoperablen Vorschriften der Europäischen Union zu ETCS steht. Der RH empfahl der ÖBB–Infrastruktur AG, ihre Bemühungen betreffend das energiesparende Fahren – auch im Fall geänderter Rahmenbedingungen – im Sinne der Nachhaltigkeit fortzuführen.

- 47.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB–Unternehmensgruppe sei das bis Ende 2014 anberaumte Energiesparprojekt bis 31. Dezember 2015 verlängert worden. Ab dem Jahr 2016 werde das Projekt Energiesparen 2.0 nachfolgen, um die aktuellen Erkenntnisse zur weiteren Steigerung der Energieeffizienz in die Praxis umzusetzen.*

<sup>90</sup> Auf Strecken mit ETCS ist aufgrund von bestehenden Vorschriften die Wahlmöglichkeit zwischen zwei Geschwindigkeiten nicht möglich. Es ist laut Vorschrift mit der maximal zulässigen vorgegebenen Geschwindigkeit zu fahren.

<sup>91</sup> Vorschriften Zusatzbestimmungen zur Signal– und zur Betriebsvorschrift (ZSB 12) und Fahrplanbehelfe und Zugbildepläne (DB 639)

Einsatz von Dieseltriebfahrzeugen auf elektrifizierten Strecken

**48.1** Die ÖBB-Personenverkehr AG setzte im überprüften Zeitraum Dieseltriebfahrzeuge auch auf elektrifizierten Strecken ein. Die wesentlichen Gründe dafür waren:

- Direktverbindungen<sup>92</sup> über elektrifizierte und nicht elektrifizierte Strecken, um ein Umsteigen für die Fahrgäste zu vermeiden und um keine Halte für einen Lokwechsel (mindestens zehn Minuten) vornehmen zu müssen,
- Einsatz kleinerer Dieseltriebwagen aufgrund geringer Nachfrage statt größerer elektrischer Triebwagen und
- umlaufbedingter Einsatz von Dieseltriebfahrzeugen, z.B. um diese regelmäßig zu ihren Wartungsstandorten zu bringen.

In der folgenden Tabelle sind Fahrten von Dieseltriebfahrzeugen unter Fahrdrabt und ohne Fahrdrabt dargestellt:

Tabelle 27: Diesel-Triebfahrzeuge unter bzw. ohne Fahrdrabt						
Personen-Nahverkehr	2010	2011	2012	2013	Prognose 2014	Veränderung 2010 bis 2013
	anzurechnende Mio. Zug-km					in %
Diesel-Triebfahrzeuge unter Fahrdrabt	3,62	4,12	2,65	3,06	2,32	- 15,5
Diesel-Triebfahrzeuge ohne Fahrdrabt	11,90	10,89	11,38	11,55	11,53	- 2,9
elektrisch	57,53	56,99	57,47	59,60	57,02	3,6

Quellen: ÖBB-Personenverkehr AG; Darstellung RH

Der elektrisch betriebene Bahnverkehr hatte gegenüber dem dieselbetrie-benen den Vorteil, dass weniger Lärmmissionen anfielen und dass Bremsenergie rekuperiert werden konnte (TZ 49). Aus ökologischer Sicht war das Fahren mit elektrischen Triebfahrzeugen zu bevorzugen, weil die Schadstoffmissionen wesentlich geringer waren, speziell auch unter dem Gesichtspunkt, dass rd. 90 % des von der ÖBB-Unternehmensgruppe eingesetzten Traktionsstroms aus Wasserkraftwerken gewonnen wurde.

<sup>92</sup> z.B. auf der Strecke von Wiener Neustadt nach Wien Meidling, um Züge, die bis Wiener Neustadt auf einer nicht elektrifizierten Strecke und nach Wien Meidling weiter fahren, nicht umspannen zu müssen.

## Umwelteffekte des Triebfahrzeugeinsatzes

Die ÖBB-Unternehmensgruppe plante, in den nächsten Jahren im Rahmen des ÖBB-Infrastruktur-Rahmenplanes drei zusätzliche Strecken<sup>93</sup> zu elektrifizieren.

**48.2** Der RH empfahl der ÖBB-Unternehmensgruppe, die Planung hinsichtlich der Elektrifizierung neuer Strecken unter Einbeziehung von Kosten-Nutzen-Analysen einschließlich ökologischer Erwägungen und einer Priorisierung voranzutreiben.

Rückspeisung von Energie bei Bremsvorgängen

**49.1** Von den im überprüften Zeitraum im Einsatz befindlichen Triebfahrzeugen der ÖBB-Unternehmensgruppe verfügten die Taurus-Flotte der ÖBB-Produktion GmbH und die Talent Triebwagen der ÖBB-Personenverkehr AG über eine Energierückgewinnung (Rekuperation). Bei dieser Technik wird durch Bremsvorgänge gewonnene Energie wieder ins Stromnetz eingespeist.

Bei den Taurus Loks werden ca. 15 % bis 20 % der beim verzögerungsfreien Fahren aufgenommenen Energie beim Bremsen in das Stromnetz zurückgespeist. Ein Talent Triebwagen liefert derart bis zu 25 % der aufgenommenen Energie wieder zurück ins ÖBB-Stromnetz (Traktionsstrom). Auch bei den im Jänner 2013 von der ÖBB-Personenverkehr AG bestellten Desiro ML Triebwagen ist die Rekuperationstechnik vorgesehen.

**49.2** Der RH erachtete die Bemühungen der ÖBB-Unternehmensgruppe, durch Energierückgewinnung bei Bremsvorgängen von Triebfahrzeugen Energieeinsparungspotenziale zu heben, für positiv.

Der RH empfahl der ÖBB-Unternehmensgruppe, die Energierückgewinnung weiterhin bei allen neu zu beschaffenden Triebfahrzeugen – nach Maßgabe ökologischer und wirtschaftlicher Kalküle – in Betracht zu ziehen.

**Resumée zu Triebfahrzeugbeschaffungen**

**50** (1) Das Fehlen einer abgestimmten Strategiekaskade zwischen der Konzernstrategie der ÖBB-Unternehmensgruppe und den Teilstrategien der operativ tätigen Teilgesellschaften führte hinsichtlich der Beschaffung von Triebfahrzeugen in den Jahren 2009 bis 2013 zu strategischen Unsicherheiten. Mit März 2014 leitete die ÖBB-Holding AG mit dem Konzernprojekt „Triebfahrzeugstrategie 2035“ einen konzernweiten Abstimmprozess zu Triebfahrzeugbeschaffungen ein (siehe TZ 3, 4, 16).

<sup>93</sup> Wiener Neustadt-Mattersburg-Sopron, Wien Hirschstetten-Marchegg-Devinská Nová Ves, Krems-Herzogenburg

### Lokflotte

(2) Die von der ÖBB-Produktion GmbH (vormals ÖBB-Traktion GmbH) in den Jahren 2007 bis 2009 erstellten Fahrzeugstrategien gelangten infolge der erwähnten strategischen Unsicherheiten und der Wirtschaftskrise nicht zur Umsetzung, so dass im überprüften Zeitraum (2009 bis Mitte 2014) keine Lokbeschaffungen erfolgten, wenngleich eine Reihe von Loks bereits ihre wirtschaftlich bzw. technisch zweckmäßige Nutzungsdauer erreicht hatten (siehe TZ 6, 7 sowie 14 bis 16).

### Nah- und Regionalverkehrsflotte

(3) Bei der Flottenerneuerung im Nah- und Regionalverkehr zeigte sich eine hohe Planungsabhängigkeit der ÖBB-Personenverkehr AG von Einnahmen aus Verkehrsdienstverträgen mit Bund und Ländern. Dies galt insbesondere für den Zeitpunkt und den Umfang konkreter Triebfahrzeugbeschaffungen. So mussten die im Mai 2008 gestarteten Bemühungen um eine Ersatzbeschaffung für Nah- und Regionalverkehrstriebwagen in Österreich mangels Sicherstellung der Investitionsmittel im Zeitraum März 2009 bis August 2011 ausgesetzt werden (siehe TZ 18).

(4) Für den RH war nicht nachvollziehbar, ob bei der Beschaffung von Nah- und Regionalverkehrstriebwagen tatsächlich die wirtschaftlich günstigste Variante zur Anwendung gelangte, weil insbesondere keine Überlegungen dokumentiert waren, ob ein Abruf aus einer vorhandenen Rahmenvereinbarung, die den Bezug von bis zu 200 Fahrzeugen mit einer für den Einsatz in Deutschland vorgesehenen Konfiguration ermöglichte, oder eine Neuausschreibung von E-Triebwagen für den Nah- und Regionalverkehr in Österreich wirtschaftlicher gewesen wäre (siehe TZ 21).

### Fernverkehrsflotte

(5) Im Fernverkehr konnte die ÖBB-Personenverkehr AG zwar eigenständiger agieren, war dabei jedoch von den konzernalen Finanzierungsmöglichkeiten abhängig. In den Jahren 2006 und 2007 bestellte die ÖBB-Personenverkehr AG zwecks Verjüngung der Fernverkehrsflotte insgesamt 67 Railjet-Garnituren (51 davon im überprüften Zeitraum geliefert; siehe TZ 23, 28 und Tabelle 30). Infolge fehlender finanzieller Bedeckung musste eine im Jahr 2007 gezogene Lieferoption über 16 Railjet-Garnituren zwei Jahre später storniert werden (siehe TZ 26). Eine adäquate vertragliche Regelung für die Verzinsung der

## Resumée zu Triebfahrzeugbeschaffungen

geleisteten und schließlich rückgeforderten Anzahlung unterblieb (siehe TZ 26). Infolge verbesserter Finanzierungsmöglichkeiten im Jahr 2014 bestellte die ÖBB-Personenverkehr AG schließlich neun Railjet-Garnituren für den grenzüberschreitenden Einsatz in Italien, wobei zur Zeit der Gebarungüberprüfung die notwendige Zulassung noch nicht erteilt war (siehe TZ 28).

## Schlussempfehlungen

51 Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

### BMVIT

(1) Das BMVIT sollte auf die Trennung seiner Funktionen – einerseits als Eigentümer und andererseits als Auftraggeber der ÖBB-Unternehmensgruppe – achten, um die Konformität mit den Wettbewerbsregeln der EU zu wahren. In diesem Zusammenhang wäre auf die rechtmäßige und ordnungsgemäße Abwicklung von Beschaffungsvorgängen im Bereich der Triebfahrzeuge einerseits und von Verkehrsdienstverträgen andererseits zu achten, um bereits den Anschein einer eventuell unzulässigen staatlichen (Mit-)Finanzierung von Triebfahrzeugen zu vermeiden. (TZ 36)

(2) Es wäre darauf hinzuwirken, dass hinsichtlich der Höhe der Abgeltungsbeträge der Länder für den Einsatz von verbessertem Rollmaterial einheitliche, transparente sowie im Einklang mit EU-Vorgaben stehende Kriterien zur Anwendung gelangen. (TZ 37)

(3) Bei der Europäischen Kommission wäre – nicht zuletzt vor dem Hintergrund der zur Zeit der Gebarungsüberprüfung noch nicht sichergestellten „Italienfähigkeit“ des Railjets – auf ein europaweites Zulassungsverfahren für Triebfahrzeuge hinzuwirken. (TZ 28, 39)

(4) Bei der Europäischen Kommission wäre auf die Ab- und Aufwärtskompatibilität von ETCS-Systemen hinzuwirken. (TZ 39)

(5) Die Vorlage der ETCS Strategie wäre neuerlich zu urgieren, um die durch das BMVIT erwarteten Vorteile zu generieren. (TZ 40)

(6) Die seitens der ÖBB-Unternehmensgruppe vorgelegten Rechnungen betreffend die Förderung des Einbaus von ETCS wären auf ihre Vereinbarkeit mit den Förderungsregeln, insbesondere mit den Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln, zu prüfen. (TZ 43)

(7) Im Rahmen der vorgesehenen Berichterstattung an die Europäische Kommission wären die beschlossenen Änderungen in der ETCS Umsetzung für die Nord- und Ostbahn zu kommunizieren und die Bezuschussung neu zu verhandeln. (TZ 44)

## Schlussempfehlungen

### ÖBB-Unternehmensgruppe

(8) Es wäre mit dem Ziel, die Rahmenbedingungen für die energiesparende Fahrweise von Zügen zu verbessern, darauf hinzuwirken, auch auf ETCS-Strecken ein energiesparendes Fahren zu ermöglichen, sofern dies in Einklang mit den interoperablen Vorschriften der Europäischen Union zu ETCS steht. (TZ 47)

(9) Um die Anzahl notwendiger Schnittstellen und vertraglicher Zuordnungsregelungen zu reduzieren, wäre ehestmöglich eine Bereinigung bzw. Straffung der anlagenmäßigen Zuordnung von Triebfahrzeugen zu veranlassen. (TZ 2)

(10) Bei wesentlichen und erfolgskritischen Teilbereichen wie Triebfahrzeugdisposition und Triebfahrzeugbeschaffungen wäre eine konzernweit abgestimmte Strategiekaskade zwischen Konzernstrategie und den Teilstrategien der operativ tätigen Teilgesellschaften zu verwirklichen, indem etwa Festlegungen in den Teilstrategien mit den übergeordneten Zielsetzungen in der Konzernstrategie verknüpft werden. (TZ 3)

(11) In Anwendung der „Konzernrichtlinie Strategie“ wäre einmal jährlich eine Gesamtliste der Konzernprojekte – einschließlich jener für die Triebfahrzeugdisposition und Triebfahrzeugbeschaffungen relevanten Projekte – vom Vorstand der ÖBB-Holding AG beschließen zu lassen, um die Nachvollziehbarkeit und Nachhaltigkeit der Gesamtsteuerung sicherzustellen. Überdies wären künftig alle Konzernprojekte hinsichtlich

- der Vollständigkeit der Projektdokumentation,
- Soll-Ist-Vergleichen der Projektkosten und des Projektfortschritts,
- der inhaltlichen Verknüpfung mit Projektinitiativen auf Ebene der operativ tätigen Teilgesellschaften sowie
- der Erfüllung der angestrebten Projektziele

zu überwachen. (TZ 4)

(12) Loks, deren Einsatzfähigkeit sowohl aus wirtschaftlichen als auch aus technischen Überlegungen nicht mehr zweckmäßig aufrecht zu erhalten ist, wären zu verwerten. Im Falle des Scheiterns von Verkaufsbemühungen wären nicht mehr einsatzfähige Fahrzeuge – nach Entnahme allenfalls benötigter Bauteile – einer fach-



gerechten Entsorgung zuzuführen, um etwa Umweltschäden hintanzuhalten. (TZ 6)

(13) In Übereinstimmung mit der Konzernstrategie „FIT-2015“ und den aktuellen Überlegungen zum Konzernprojekt „Triebfahrzeugstrategie 2035“ wäre der künftige Bedarf an Strecken- und Verschubloks ehestmöglich konzernweit festzulegen. Dabei wären sowohl Kosten-Nutzen-Effekte zu analysieren als auch die bestehenden Finanzierungsmöglichkeiten zu prüfen, um rechtzeitig budgetäre Vorsorgen treffen zu können. (TZ 6)

(14) Bei konzernweiter Festlegung des künftigen Bedarfs an Triebfahrzeugen wären im Rahmen des Konzernprojekts „Triebfahrzeugstrategie 2035“ insbesondere die Auswirkungen des vermehrten Einsatzes von Triebwagen und Triebzügen auf den Lokbedarf mitzuberücksichtigen. (TZ 7)

(15) Der tendenziell rückläufige Verbundeffekt (wechselweiser Einsatz von Lokomotiven im Personenverkehr und im Güterverkehr) wäre bei der Bedarfsplanung von neu zu beschaffenden Triebfahrzeugen zu berücksichtigen. (TZ 8)

(16) Die Vernetzung der für die Optimierung der Umlauf- und Einsatzplanung erforderlichen Quellsysteme wäre voranzutreiben, um die Zuverlässigkeit und Qualität der Umlauf- und Einsatzplanung zu erhöhen. Anlässlich der Rückgänge der durchschnittlichen Laufleistung bei Diesel-Streckenloks wäre – etwa im Rahmen des Konzernprojekts „Triebfahrzeugstrategie 2035“ – deren Bedarf konzernweit zu evaluieren und allenfalls die Flottengröße dieser Triebfahrzeugkategorie anzupassen. (TZ 9)

(17) Die Personaleinsatzplanung wäre dahingehend zu optimieren, dass kurzfristige Dienstplanänderungen und Überstunden auf das betrieblich bedingte Mindestmaß reduziert werden. Ebenso wäre rechtzeitig die Ausbildung einer adäquaten Anzahl an Triebfahrzeugführern einzuleiten, um einerseits Überstunden- und Änderungszuschläge weiter einzudämmen und andererseits eine ausgewogene Altersstruktur der Triebfahrzeugführer sicherzustellen. (TZ 10)

(18) Triebfahrzeugbedingte Verspätungen wären unter Anwendung geeigneter Maßnahmen wie verbesserte Vernetzung der IT-Systeme der Umlauf- und Einsatzplanung, Erhöhung der technischen Zuverlässigkeit von Triebfahrzeugen sowie Optimierung der Personaleinsatzplanung nachhaltig zu reduzieren. (TZ 11)

## Schlussempfehlungen

(19) Die mit der Umsetzung des Konzernprojekts „Neuordnung Produktion“ begonnenen Rationalisierungsschritte wären fortzusetzen, weil gerade den Teilprojekten „Optimierung Produktion der ÖBB-Technische Services GmbH“ und „Multifunktionale Abwicklung“ bei der Reduktion von Mängeln in der Umlauf- und Einsatzplanung besondere Bedeutung zukam. (TZ 12)

(20) Die von den Vorständen der Teilgesellschaften eingebrachten Vorschläge wären im jeweiligen Aufsichtsrat in eindeutiger und nachvollziehbarer Form (Genehmigung, Ablehnung, Vertagung mit verbindlicher Terminfrist) zu behandeln. (TZ 19)

(21) Die Ursache des Anstiegs bzw. der Schwankungen des Instandhaltungsaufwandes für Triebfahrzeuge wäre näher zu analysieren und durch geeignete Maßnahmen (Optimierung der Instandhaltung, Flottenerneuerung und Flottenstraffung nach Maßgabe der konzernstrategischen Zielsetzungen und der wirtschaftlichen Möglichkeiten) den steigenden Instandhaltungsaufwendungen entgegenzuwirken. (TZ 29)

(22) Bei der Entdeckung sicherheitsrelevanter Mängel wäre die Zulassungsbehörde – im Interesse der Sicherheit der Fahrgäste – umgehend und proaktiv zu informieren. Ebenso wären die erforderlichen Maßnahmen zur Wiederherstellung eines betriebssicheren Zustands unverzüglich einzuleiten. (TZ 31)

(23) Die Umsetzung von ETCS in den Bereichen Infrastruktur und Rollmaterial wäre aufeinander abzustimmen, um Synergien zu nutzen. Vordringlich wären Umsetzungskorridore und -regionen zu definieren und ausreichendes Rollmaterial mit ETCS auszustatten, um den Parallelbetrieb von Zugsicherungs- und Zugbeeinflussungssystemen so kurz wie möglich zu gestalten. (TZ 42)

(24) Weitere Maßnahmen zur Senkung der Emissionen und des Traktionsstromverbrauches wären umzusetzen. (TZ 46)

(25) Die Planung hinsichtlich der Elektrifizierung neuer Strecken wäre unter Einbeziehung von Kosten-Nutzen-Analysen einschließlich ökologischer Erwägungen und einer Priorisierung voranzutreiben. (TZ 48)

(26) Die Energierückgewinnung wäre weiterhin bei allen neu zu beschaffenden Triebfahrzeugen – nach Maßgabe ökologischer und wirtschaftlicher Kalküle – in Betracht zu ziehen. (TZ 49)

## ÖBB-Holding AG

(27) Die Kontinuität einer verbindlichen Konzernstrategie wäre jederzeit und zweifelsfrei – als strategischer Rahmen für die Teilstrategien und Managemententscheidungen der Teilgesellschaften der ÖBB-Unternehmensgruppe – sicherzustellen, um das Risiko eines strategischen Auseinanderdriftens zu minimieren. (TZ 3)

(28) Das Konzernprojekt „Triebfahrzeugstrategie 2035“ wäre zügig fortzusetzen, um ehestmöglich eine konzernweit abgestimmte Grundlage für Triebfahrzeugbeschaffungen zu gewinnen. Die Betrachtung sollte – wie geplant – neben den Streckenloks sämtliche Triebfahrzeugkategorien mit absehbarem Beschaffungsbedarf miteinschließen. Dabei wären sowohl Kosten-Nutzen-Effekte zu analysieren als auch die bestehenden Finanzierungsmöglichkeiten zu prüfen, um rechtzeitig budgetäre Vorsorgen treffen zu können. Bei der Variante eines Umbaus der Altbaureihe 1144 wären die Vor- und Nachteile (insbesondere die zusätzlichen Risiken) zu identifizieren, zu bewerten und in den Modellrechnungen mitzuberechnen. (TZ 16)

(29) Die für das Assembling verfügbaren Ressourcen wären zu prüfen und dabei die Erfüllung der Kernleistungen (Wartung, Instandhaltung) sicherzustellen. Dabei wären auch Kosten-Nutzen-Analysen anzustellen und die Vor- und Nachteile des Assembling einzubeziehen. Abweichungen von der Konzernstrategie hinsichtlich des Assembling wären zu begründen und vom Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG beschließen zu lassen oder die Konzernstrategie anzupassen. (TZ 32)

(30) Vordringlich wären die strategischen Ziele für Zugsicherungssysteme zu erarbeiten, um die Mittelfristplanung zur ETCS Umsetzung durchführen zu können. Weiters wäre das BMVIT über die Ergebnisse des Projekts „Zugsicherungs- & Betriebsführungssysteme Umsetzungsstrategie 2025+“ umgehend zu informieren. (TZ 41)

## ÖBB-Infrastruktur AG

(31) Die Bemühungen betreffend das energiesparende Fahren wären – auch im Fall geänderter Rahmenbedingungen – im Sinne der Nachhaltigkeit fortzuführen. (TZ 48)

## Schlussempfehlungen

### ÖBB–Personen- verkehr AG

(32) Bei der Bedarfsplanung der Nah- und Regionalverkehrsflotte wäre künftig zwischen dem Heimmarkt und Fahrzeugen für den internationalen Einsatz zu unterscheiden. Ebenso wären die Projekte der Bedarfsplanung und Beschaffung in Konzeption und Durchführung klar abzugrenzen, um Mehrkosten und Verzögerungen zu vermeiden. Aufbauend auf die Planungsannahmen, die aktuellen Marktentwicklungen und die Finanzierungsmöglichkeiten wären die Maßnahmen zu allenfalls erforderlichen Fahrzeugbeschaffungen konzernweit abzustimmen. (TZ 18)

(33) Ein allfälliger – vor allem mit der geplanten Aufstockung der Railjet-Flotte einhergehender – Mehrbedarf an Loks wäre zu evaluieren und in Abstimmung mit der ÖBB-Holding AG im Rahmen des Konzernprojekts „Triebfahrzeugstrategie 2035“ zu berücksichtigen. (TZ 20)

(34) Die Bedarfsermittlung wäre künftig getrennt von etwaigen Abrufverhandlungen durchzuführen, um die wirtschaftlich günstigste Beschaffung sicherzustellen. Weiters wäre vor Beginn von Abrufverhandlungen die wirtschaftliche Zweckmäßigkeit zu prüfen und die rechtliche Zulässigkeit eines Abrufs abzuklären. (TZ 21)

(35) Künftig wären die Planungsprozesse bei Beschaffungen rechtzeitig abzuschließen, um nachträgliche Bestelländerungen und damit verbundene Mehrkosten zu vermeiden. (TZ 22)

(36) Bei der Vereinbarung eines Rücktrittsrechts wäre künftig die Rückabwicklung einer geleisteten Anzahlung zu regeln und dabei eine adäquate Verzinsung vertraglich sicherzustellen. (TZ 26)

(37) Angesichts eines Investitionsvolumens von 618,7 Mio. EUR wäre eine Evaluierung für die Beschaffung der 51 Railjet-Garnituren durchzuführen. (TZ 27)

### Rail Cargo Austria AG

(38) In Abstimmung mit der ÖBB-Holding AG und der ÖBB-Personenverkehr AG wäre (etwa im Rahmen des Konzernprojekts „Triebfahrzeugstrategie 2035“) der im Güterverkehr erforderliche Bedarf an Strecken- und Verschubloks ehestmöglich festzustellen und eine den wirtschaftlichen Gegebenheiten und den erwarteten Markterfordernissen angepasste Lok-Einsatzstrategie für den Güterverkehr festzulegen. Dabei sollten einerseits die erwarteten Wechselwirkungen zwischen Güter- und Personenverkehr als auch neue technische Entwicklungen (z.B. „Last-Mile-Funktion“) mitberücksichtigt werden. (TZ 15)

**ÖBB-Produktion GmbH**

(39) Der künftige Lokbedarf wäre im Einvernehmen mit der ÖBB-Holding AG konzernweit abzustimmen. Überdies wäre – unter Bedachtnahme auf konzernstrategische Zielsetzungen – ehestmöglich eine (nach Baureihen gegliederte) Lokstrategie auf Basis der Leistungsanforderungen der Muttergesellschaften ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG zu entwickeln und zumindest einmal jährlich an die Veränderungen des Marktes bzw. der Kundenanforderungen anzupassen. (TZ 14)

**ÖBB-Technische Services GmbH**

(40) Die Bemühungen zur Erhöhung der Flottenverfügbarkeit wären fortzuführen und die Werkstattdurchlaufzeiten weiter zu verringern, etwa durch die verstärkte Verlagerung von Instandhaltungsarbeiten in Stillagezeiten. (TZ 30)

(41) Der Qualitätssicherungsprozess in der Wartung und Instandhaltung wäre zu analysieren und es wären die zur Erhöhung und Sicherung eines nachhaltigen Qualitätsniveaus notwendigen Maßnahmen zu setzen. (TZ 31)

(42) In Zukunft wären bereits bei der Kalkulation von Assembling Projekten verschiedene Variantenberechnungen (Vollkosten-, Teilkosten- bzw. Deckungsbeitragsrechnung) anzustellen und im Fall der Annahme des Auftrags ohne Vollkostendeckung zu begründen, warum dies dennoch für das Unternehmen wirtschaftlich ist. (TZ 33)

**ÖBB-Technische Services GmbH und die ÖBB-Personenverkehr AG**

(43) Angebotspreise bei Projekten zwischen der ÖBB-Personenverkehr AG und der ÖBB-Technische Services GmbH wären verbindlich festzulegen und allfällige Änderungen nachvollziehbar zu begründen. (TZ 34)

## ANHANG

**Tabellen 28 bis 32 und  
Abbildungen 6 und 7**

**Entscheidungsträger der überprüften Unternehmen**

**Tabelle 28: E-Loks nach Teilgesellschaften und Baureihen**

E-Loks	2009	2010	2011	2012	2013	2014 <sup>1</sup>	Veränderungen 2009 bis 2013
	in Stück						in %
<b>E-Streckenloks</b>	<b>732</b>	<b>715</b>	<b>715</b>	<b>705</b>	<b>702</b>	<b>697</b>	<b>- 4,1</b>
<b>ÖBB-Produktion GmbH</b>	<b>632</b>	<b>615</b>	<b>615</b>	<b>605</b>	<b>602</b>	<b>617</b>	<b>- 4,7</b>
1014	17	17	17	17	17	17	0,0
1016	50	50	50	50	50	50	0,0
1042	9	9	9	0	0	0	- 100,0
1099	15	0	0	0	0	0	- 100,0
1116	202	202	202	202	202	202	0,0
1142	76	74	74	73	70	89	- 7,9
1144	210	210	210	210	210	209	0,0
1216	50	50	50	50	50	50	0,0
1822	3	3	3	3	3	0	0,0
<b>ÖBB-Technische Services GmbH</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>
1142	20	20	20	20	20	0	0,0
<b>Rail Cargo Hungaria Zrt.</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>0,0</b>
1116	10	10	10	10	10	10	0,0
<b>Rail Cargo Wagon-Austria GmbH</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>0,0</b>
1116	70	70	70	70	70	70	0,0
<b>E-Verschubloks</b>	<b>78</b>	<b>78</b>	<b>78</b>	<b>78</b>	<b>78</b>	<b>78</b>	<b>0,0</b>
<b>ÖBB-Produktion GmbH</b>	<b>78</b>	<b>78</b>	<b>78</b>	<b>78</b>	<b>63</b>	<b>63</b>	<b>- 19,2</b>
1063	48	48	48	48	43	43	- 10,4
1064	10	10	10	10	0	0	- 100,0
1163	20	20	20	20	20	20	0,0
<b>Rail Equipment GmbH</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>-</b>
1063	0	0	0	0	5	5	-
1064	0	0	0	0	10	10	-
<b>Summe E-Loks</b>	<b>810</b>	<b>793</b>	<b>793</b>	<b>783</b>	<b>780</b>	<b>775</b>	<b>- 3,7</b>

<sup>1</sup> Stand 30. Juni 2014

Quelle: ÖBB-Unternehmensgruppe

Tabelle 29: Diesel-Loks nach Teilgesellschaften und Baureihen							
Diesel-Loks	2009	2010	2011	2012	2013	2014 <sup>1</sup>	Veränderungen 2009 bis 2013
	in Stück						in %
<b>Diesel-Streckenloks</b>	<b>215</b>	<b>204</b>	<b>204</b>	<b>204</b>	<b>148</b>	<b>150</b>	<b>- 31,2</b>
<b>ÖBB-Produktion GmbH</b>	<b>179</b>	<b>168</b>	<b>168</b>	<b>168</b>	<b>112</b>	<b>114</b>	<b>- 37,4</b>
2016	64	64	64	64	64	64	0,0
2043	60	59	59	59	21	21	- 65,0
2143	45	45	45	45	27	29	- 40,0
2095	10	0	0	0	0	0	- 100,0
<b>Rail Cargo Hungaria Zrt.</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0,0</b>
2016	2	2	2	2	2	2	0,0
<b>Rail Cargo Wagon-Austria GmbH</b>	<b>34</b>	<b>34</b>	<b>34</b>	<b>34</b>	<b>34</b>	<b>34</b>	<b>0,0</b>
2016	34	34	34	34	34	34	0,0
<b>Diesel-Verschubloks</b>	<b>211</b>	<b>211</b>	<b>210</b>	<b>210</b>	<b>198</b>	<b>196</b>	<b>- 6,2</b>
<b>ÖBB-Produktion GmbH</b>	<b>203</b>	<b>203</b>	<b>201</b>	<b>199</b>	<b>170</b>	<b>171</b>	<b>- 16,3</b>
2067	60	60	58	58	46	47	- 23,3
2068	60	60	60	58	55	55	- 8,3
2070	83	83	83	83	69	69	- 16,9
<b>ÖBB-Technische Services GmbH</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>100,0</b>
2048	1	1	1	1	1	1	0,0
2067	0	0	1	1	1	0	-
<b>Rail Cargo Hungaria Zrt.</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>28,6</b>
2068	0	0	0	2	2	0	-
2070	7	7	7	7	7	7	0,0
<b>Rail Equipment GmbH</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>-</b>
2068	0	0	0	0	3	3	-
2070	0	0	0	0	14	14	-
<b>Summe Diesel-Loks</b>	<b>426</b>	<b>415</b>	<b>414</b>	<b>414</b>	<b>346</b>	<b>346</b>	<b>- 18,8</b>

<sup>1</sup> Stand 30. Juni 2014

Quelle: ÖBB-Unternehmensgruppe



Abbildung 6: Entwicklung der Lokflotte

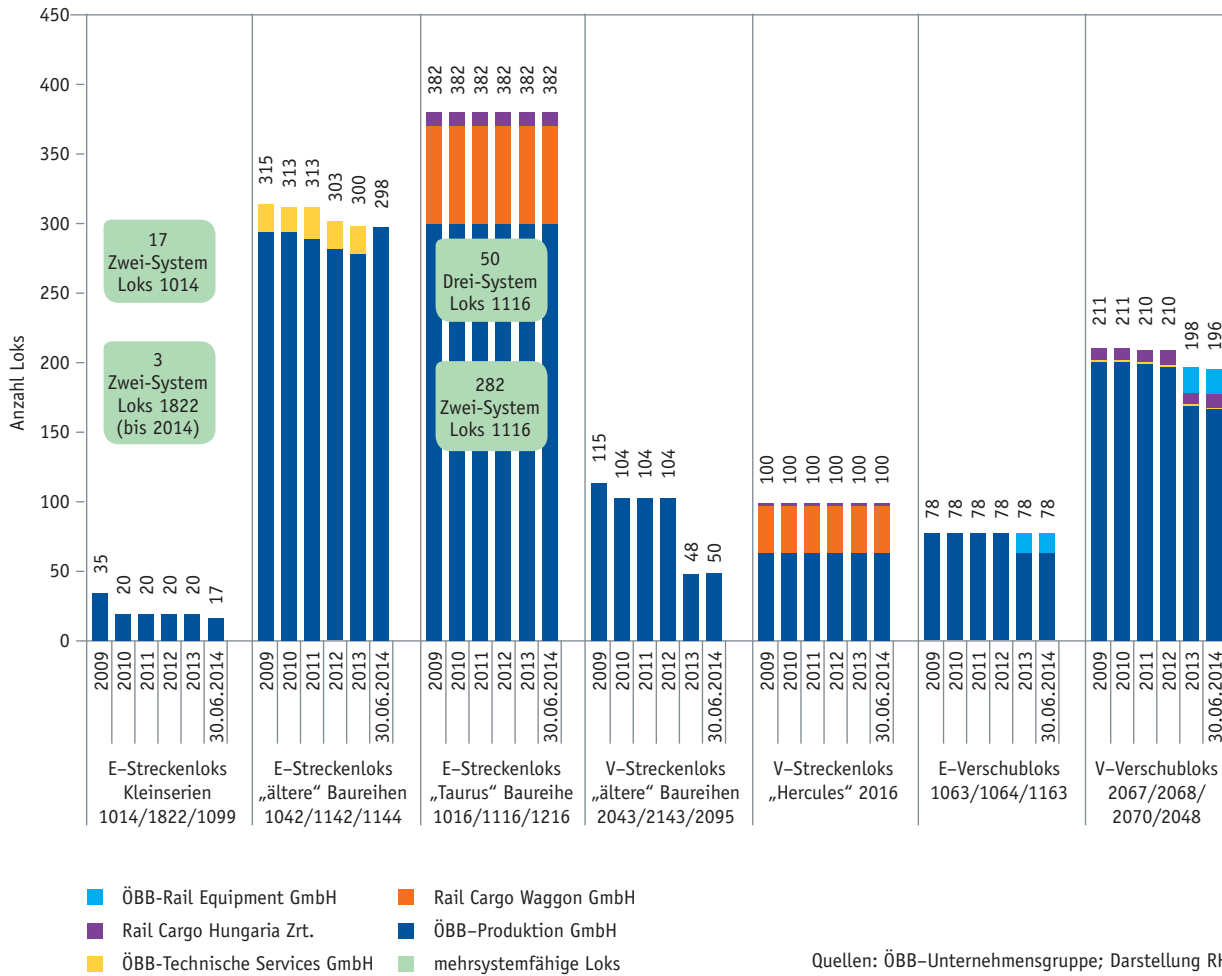


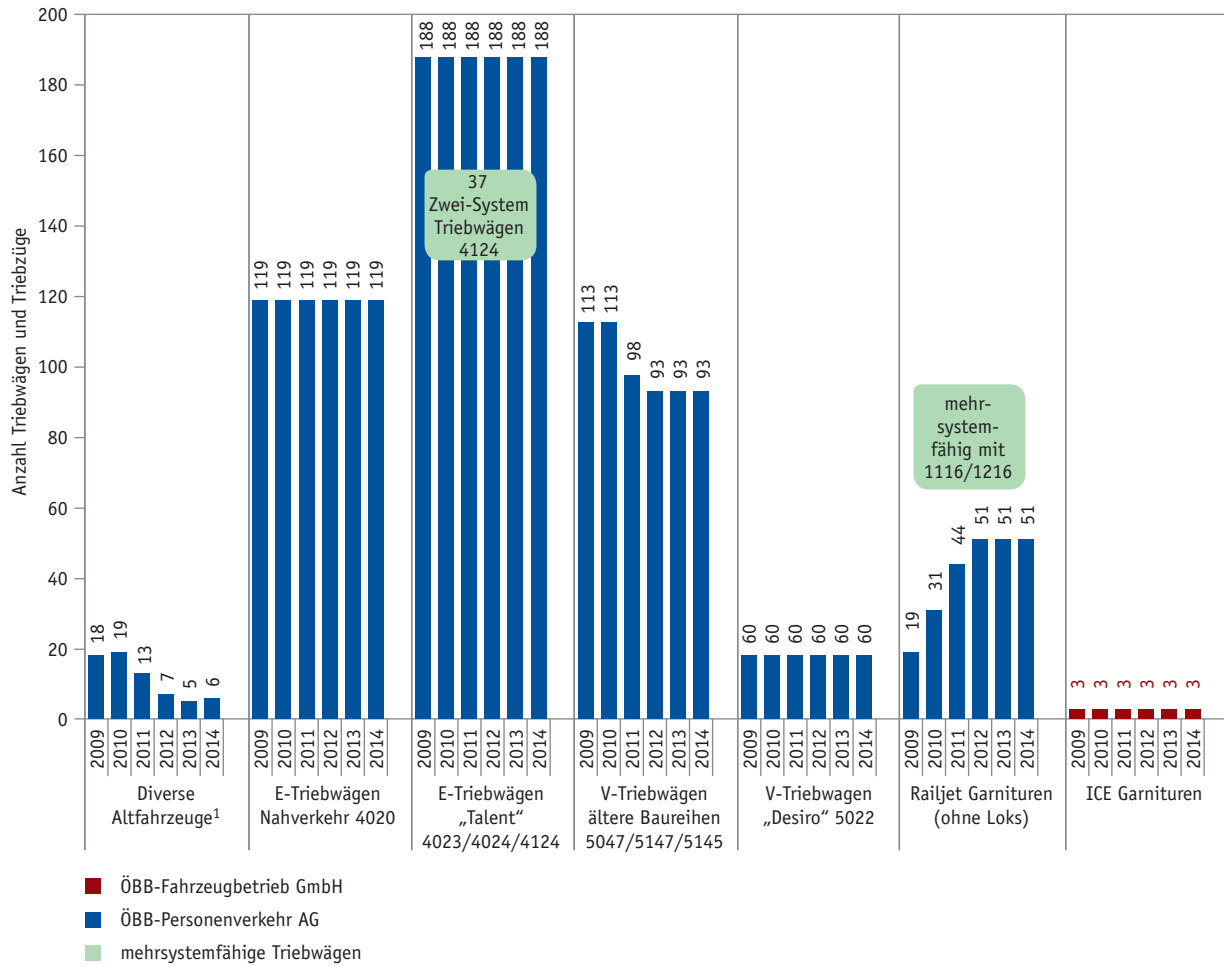
Tabelle 30: Triebwagen und Triebzüge nach Teilgesellschaften und Baureihen							
Triebwagen und Triebzüge	2009	2010	2011	2012	2013	2014 <sup>1</sup>	Veränderungen 2009 bis 2013
	in Stück						in %
<b>E-Triebwagen und Triebzüge</b>	<b>337</b>	<b>348</b>	<b>358</b>	<b>365</b>	<b>365</b>	<b>365</b>	<b>8,3</b>
<b>ÖBB-Personenverkehr AG</b>	<b>332</b>	<b>343</b>	<b>353</b>	<b>360</b>	<b>360</b>	<b>360</b>	<b>8,4</b>
4010	1	0	0	0	0	0	- 100,0
4020	119	119	119	119	119	119	0,0
4023	11	11	11	11	11	11	0,0
4024	140	140	140	140	140	140	0,0
4090	3	3	0	0	0	0	- 100,0
4124	37	37	37	37	37	37	0,0
4855	2	2	2	2	2	2	0,0
Railjet-Garnituren <sup>2</sup>	19	31	44	51	51	51	168,4
<b>ÖBB-Technische Services GmbH</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0,0</b>
4010	2	2	2	2	2	2	0,0
<b>ÖBB-Fahrzeugbetrieb GmbH<sup>2</sup></b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>0,0</b>
ICE-Garnituren	3	3	3	3	3	3	0,0
<b>Diesel-Triebwagen &amp; Sonstige</b>	<b>202</b>	<b>203</b>	<b>180</b>	<b>169</b>	<b>167</b>	<b>168</b>	<b>- 17,3</b>
<b>ÖBB-Personenverkehr AG</b>	<b>202</b>	<b>203</b>	<b>180</b>	<b>169</b>	<b>167</b>	<b>168</b>	<b>- 17,3</b>
5022	60	60	60	60	60	60	0,0
5047	100	100	93	93	93	93	- 7,0
5090	11	11	9	9	9	9	- 18,2
5145	3	3	3	0	0	0	- 100,0
5147	10	10	2	0	0	0	- 100,0
diverse Altfahrzeuge	18	19	13	7	5	6	- 72,2
<b>Summe Triebwagen und Triebzüge</b>	<b>539</b>	<b>551</b>	<b>538</b>	<b>534</b>	<b>532</b>	<b>533</b>	<b>- 1,3</b>

<sup>1</sup> Stand 30. Juni 2014

<sup>2</sup> ohne Loks

Quelle: ÖBB-Unternehmensgruppe

Abbildung 7: Entwicklung der Triebwagen und Triebzugflotte



<sup>1</sup> Die Position diverse Altfahrzeuge enthielt zwei Triebwagengarnituren, die vorübergehend der ÖBB-Technische ServicesGmbH vorgeordnet waren.

Quellen: ÖBB-Unternehmensgruppe; Darstellung RH

ANHANG

Tabelle 31: Summentabelle ÖBB-Triebfahrzeuge gesamt							
Triebfahrzeuge gesamt	2009	2010	2011	2012	2013	2014 <sup>1</sup>	Veränderungen 2009 bis 2013
	in Stück						in %
Summe E-Loks	810	793	793	783	780	775	- 3,7
Summe Diesel-Loks	426	415	414	414	346	346	- 18,8
Summe Triebwagen und Triebzüge	539	551	538	534	532	533	- 1,3
<b>Gesamtsumme Triebfahrzeuge</b>	<b>1.775</b>	<b>1.759</b>	<b>1.745</b>	<b>1.731</b>	<b>1.658</b>	<b>1.654</b>	<b>- 6,6</b>

<sup>1</sup> Stand 30. Juni 2014

Quelle: ÖBB-Unternehmensgruppe

**Tabelle 32: Überblick Flottenplanung Nah- und Regionalverkehr**

Mai 2008 – Oktober 2009 Projekt „Next Generation 2020“	Im Mai 2008 beschloss der Vorstand der ÖBB-Personenverkehr AG die Durchführung des Projekts „Next Generation 2020“. Projektziel war die Abdeckung des Fahrzeugbedarfs im Nah- und Regionalverkehr gemäß Marktanforderungen sowie eine EU-weite Ausschreibung von elektrischen Triebwagen. Mangels Sicherstellung der Investitionsmittel wurde das Projekt im März 2009 ausgesetzt. Ein Fahrzeugkonzept war zu diesem Zeitpunkt fertiggestellt. Da eine Ersatzinvestition unerlässlich erschien, beschloss der Vorstand der ÖBB-Personenverkehr AG im Oktober 2009, das Projekt wieder aufzunehmen und beauftragte eine Überarbeitung des Lastenhefts, inklusive Abstimmung mit den Ländern. Strategisches Ziel war der Abschluss eines Rahmenvertrags zur Deckung des Fahrzeugbedarfs für den Ersatz von Altfahrzeugen für den Heimmarkt in Österreich.
Oktober 2009 „Fahrzeugausschreibung Werdenfels“	Gleichzeitig mit dem Beschluss der Wiederaufnahme von „Next Generation 2020“ genehmigte der Vorstand der ÖBB-Personenverkehr AG in Umsetzung seiner Internationalisierungsstrategie die Ausschreibung von Nahverkehrszügen für die Teilnahme an einer Verkehrsausschreibung in Bayern („Werdenfels“). Diese Fahrzeugausschreibung sollte eine optionale Abrufmöglichkeit von bis zu 200 Fahrzeugen vorsehen. Diese weit über dem Bedarf der Verkehrsausschreibung liegende Anzahl an optional abrufbaren Fahrzeugen wählte die ÖBB-Personenverkehr AG aus preispolitischen Überlegungen in Erwartung einer Vergünstigung des Stückpreises und Erzielung eines konkurrenzfähigen Preises für die Verkehrsausschreibung. Der Vorstand der ÖBB-Personenverkehr AG hielt fest, dass diese beiden Projekte aufgrund der Marktanforderungen und der zeitlichen Abläufe in keinem Zusammenhang standen.
Februar 2010 „Rahmenvereinbarung Werdenfels“	Abschluss einer Rahmenvereinbarung über die Lieferung von bis zu 200 elektrischen Nahverkehrstriebwagen des Typs Desiro ML.
März–Juni 2010 Teilnahme „Verkehrsausschreibung Werdenfels“	Vor Abgabe eines Angebots an der Verkehrsausschreibung „Werdenfels“ in Bayern musste der Vorstand der ÖBB-Personenverkehr AG die Zustimmung des Aufsichtsrats der ÖBB-Personenverkehr AG einholen. Der Aufsichtsrat wies darauf hin, dass weder er noch der Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG die Internationalisierungsstrategie genehmigt hatte, die Teilnahme an einer Verkehrsausschreibung besser vorbereitet hätte werden müssen und mit der zugrunde gelegten Kalkulation keine Zuschlagserteilung zu erwarten sei. Dennoch genehmigte er die Teilnahme an der Verkehrsausschreibung „Werdenfels“. Tatsächlich wurde die ÖBB-Personenverkehr AG aus formellen Gründen von der Teilnahme an der Verkehrsausschreibung ausgeschlossen – u.a. weil das angebotene Rollmaterial nicht den Vorgaben der Verkehrsausschreibung entsprach. Zudem teilte die ausschreibende Stelle mit, dass das von der ÖBB-Personenverkehr AG gelegte Angebot preislich den letzten Platz belegt hätte.
Mai–Juli 2011 Projekt „Next Generation (NG) 2011“	Das Projekt „Next Generation 2020“ wurde entgegen dem anders lautenden Vorstandsbeschluss nicht fortgesetzt. In Folge des 2011 erfolgten Wechsels des Vorstands der ÖBB-Personenverkehr AG wurde ein neues Projekt – Next Generation 2011 – beschlossen, dessen Ziel es war, eine Entscheidung betreffend die Durchführung einer Ersatzinvestition herbeizuführen und Alternativszenarien auszuarbeiten. Auch eine Entscheidung über den Eigenfertigungsanteil der ÖBB-Technische Services GmbH sollte getroffen werden. Das Projekt wurde nach ca. zwei Monaten im Juli 2011 formell abgeschlossen. Die Entscheidung, eine Ersatzinvestition vornehmen zu wollen, wurde beschlossen. Zur Finanzierung sollte eine im Verkehrsdienstvertrag Bund vorgesehene Option beitragen, die als Ausgleich für die Verpflichtung, neues Schienenrollmaterial einzusetzen, einen erhöhten Abgeltungsbetrag des Bundes für die damit befahrenen Verkehrsstrecken vorsah. Die Einräumung dieser Option seitens des Bundes setzte eine vorherige Einverständniserklärung der Organe der ÖBB-Personenverkehr AG voraus. Die entsprechenden Beschlüsse von Vorstand und Aufsichtsrat der ÖBB-Personenverkehr AG wurden im Juli 2011 gefällt und das Projekt Next Generation 2011 damit abgeschlossen. Im August 2011 erfolgte die entsprechende Mitteilung an die SCHIG. Zur Frage des Eigenfertigungsanteils von ÖBB-Technische Services GmbH hielt der Projektabschlussbericht fest, dass eine Eigenfertigung ab einer Beschaffung von 80 Stk. sinnvoll wäre.

Fortsetzung Tabelle 32: Überblick Flottenplanung Nah- und Regionalverkehr	
August 2011 Überleitung des Projekts „Next Generation (NG) 2011“ in Projekt „Next Generation (NG) 2013“	Zur Entscheidungsfindung über die Durchführung einer Ersatzbeschaffung (Projekt „Next Generation 2011“) legte der Vorstand der ÖBB-Personenverkehr AG dem Aufsichtsrat der ÖBB-Personenverkehr AG die Konsequenzen etwaiger Fahrzeugbestellungen dar. Der Vorstand der ÖBB-Personenverkehr AG ging dabei von einem Abruf von Elektrotriebwagen des Typs Desiro ML aus der Rahmenvereinbarung „Werdenfels“ aus. Dementsprechend hielt der Abschlussbericht des Projekts „Next Generation 2011“ fest, dass eine sofortige Überleitung in das Projekt „Desiro ML 2“ erfolgen sollte. Das Folgeprojekt erhielt allerdings die Bezeichnung „Next Generation 2013“. Dessen Ziele lauteten: „Beschaffung einer neuen Triebwagenflotte“, „Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung mit Bund und Ländern“ sowie „Durchführung und Abschluss der Abrufverhandlungen bzw. optionale Durchführung einer Neuausschreibung falls wirtschaftlich erforderlich“.

Quelle: ÖBB-Unternehmensgruppe

## **ANHANG**

### **Entscheidungsträger der überprüften Unternehmen**

Anmerkung:  
im Amt befindliche Entscheidungsträger in **Blaudruck**

## Österreichische Bundesbahnen–Holding Aktiengesellschaft

### Aufsichtsrat

Vorsitzender Dipl.–Ing. Horst PÖCHHACKER  
(26. Juni 2007 bis 13. August 2014)

Mag. Brigitte EDERER  
(seit 11. September 2014)

Stellvertreter des  
Vorsitzenden Dr. Eduard SAXINGER  
(26. Juni 2007 bis 15. Juli 2009)

Franz RAUCH  
(31. März 2004 bis 26. Mai 2010)

Dr. Ludwig SCHARINGER  
(26. Juni 2012 bis 29. Juni 2015)

Wilhelm HABERZETTL  
(seit 31. März 2004)

Dipl.–Ing. Herbert KASSER  
(seit 31. März 2008)

Roman HEBENSTREIT  
(seit 27. Februar 2012)

Dr. Kurt WEINBERGER  
(seit 1. Juli 2015)



**Vorstand**

## Mitglieder

KR Gustav POSCHALKO  
(1. Dezember 2007 bis 31. März 2010)

Dipl.-Ing. Peter KLUGAR  
(1. Dezember 2007 bis 31. Juli 2010)

Ing. Franz SEISER, COO  
(1. April 2010 bis 28. Februar 2014)

Mag. Josef HALBMAYR, MBA, CFO  
(seit 1. November 2008)

Mag. Christian KERN, CEO  
(seit 7. Juni 2010)

**ÖBB–Infrastruktur Aktiengesellschaft  
(vormals ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft)****Aufsichtsrat**

## Vorsitzender

Dr. Eduard SAXINGER  
(26. Juni 2008 bis 31. Mai 2010)

Ing. Franz SEISER  
(10. Juni 2010 bis 17. Februar 2014)

Mag. Christian KERN  
(seit 17. Februar 2014)

Stellvertreter des  
Vorsitzenden

Dipl.–Ing. Peter KLUGAR  
(26. Juni 2008 bis 7. Juni 2010)

Mag. Christian KERN  
(10. Juni 2010 bis 17. Februar 2014)

Dipl.–Ing. Herbert KASSER  
(seit 26. Juni 2008)

Mag. Josef HALBMAYR MBA  
(seit 17. Februar 2014)

**Vorstand**

## Mitglieder

Mag. Gilbert TRATTNER  
(16. März 2005 bis 30. Juni 2010)

Mag. Arnold SCHIEFER  
(1. August 2009 bis 30. Juni 2010)

Dipl.-Ing. Herwig WILTBERGER  
(1. August 2009 bis 30. November 2011)

Dipl.-Ing. Dr. Georg Michael VAVROVSKY  
(16. März 2005 bis 31. Dezember 2012)

Siegfried STUMPF  
(1. Dezember 2011 bis 28. Februar 2014)

[Ing. Mag. \(FH\) Andreas MATTHÄ](#)  
(seit 1. August 2008)

[Dipl.-Ing. Franz BAUER](#)  
(seit 1. Jänner 2013)

[Ing. Franz SEISER](#)  
(seit 1. März 2014)

## ÖBB–Personenverkehr Aktiengesellschaft

## Aufsichtsrat

Vorsitzender

Dipl.–Ing. Horst PÖCHHACKER  
(29. Mai 2007 bis 7. Juni 2010)Mag. Christian KERN  
(seit 9. Juni 2010)Stellvertreter des  
VorsitzendenDipl.–Ing. Dr. Friedrich ZIBUSCHKA  
(5. Dezember 2007 bis 7. Juni 2010)Franz RAUCH  
(16. April 2008 bis 7. Juni 2010)Ing. Franz SEISER  
(9. Juni 2010 bis 17. Februar 2014)Dipl.–Ing. Horst PÖCHHACKER  
(9. Juni 2010 bis 13. August 2014)Mag. Josef HALBMAYR MBA  
(seit 17. Februar 2014)Mag. Brigitte EDERER  
(seit 8. Oktober 2014)

**Vorstand**

## Mitglieder

Andreas FUCHS  
(1. März 2010 bis 1. Juni 2011)

Mag. Josef HALBMAYR MBA  
(1. Dezember 2007 bis 28. April 2010)

Mag. Gabriele LUTTER  
(1. Dezember 2007 bis 1. Juni 2011)

Dr. Werner KOVARIK  
(5. August 2008 bis 1. Juni 2011)

[Mag. Georg LAUBER](#)  
(seit 26. Jänner 2011)

[Birgit WAGNER](#)  
(seit 1. April 2011)

[Siegfried STUMPF](#)  
(seit 1. März 2014)

## Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft

### Aufsichtsrat

Vorsitzender	Mag. Christian KERN (9. Juni 2010 bis 25. November 2010)
	Dipl.-Ing. Horst PÖCHHACKER (26. Juni 2007 bis 7. Juni 2010 und 25. November 2010 bis 15. Februar 2011)
	<a href="#">Mag. Christian KERN</a> (seit 15. Februar 2011)
Stellvertreter des Vorsitzenden	Dipl.-Ing. Horst PÖCHHACKER (9. Juni 2010 bis 25. November 2010)
	Ing. Franz SEISER (9. Juni 2010 bis 28. Februar 2014)
	Dipl.-Ing. Horst PÖCHHACKER (15. Februar 2011 bis 13. August 2014)
	<a href="#">Mag. Josef HALBMAYR MBA</a> (seit 10. März 2014)
	<a href="#">Mag. Brigitte EDERER</a> (seit 9. Oktober 2014)

**Vorstand**

## Mitglieder

Ferdinand SCHMIDT  
(1. Juli 2006 bis 15. September 2010)

KR Friedrich MACHER, Prof.  
(1. Februar 2008 bis 25. November 2010)

Dr. Günther RIESSLAND  
(1. Februar 2008 bis 25. November 2010)

Mag. Christian KERN  
(25. November 2010 bis 15. Februar 2011)

Andreas FUCHS  
(25. November 2010 bis 14. August 2012)

Mag. Arnold SCHIEFER  
(15. August 2012 bis 16. März 2013)

[Drs. Erik REGTER](#)  
(seit 15. Februar 2011)

[Dr. Georg KASPERKOVITZ](#)  
(seit 15. August 2012)

[Reinhard BAMBERGER](#)  
(seit 11. Juli 2013)

**ÖBB–Produktion GmbH****Aufsichtsrat**

## Vorsitzender

KR Gustav POSCHALKO  
(14. April 2008 bis 22. April 2010)

KR Friedrich MACHER  
(16. September 2010 bis 25. November 2010)

Ing. Franz SEISER  
(17. Dezember 2010 bis 28. Februar 2014)

**Siegfried STUMPF**  
(seit 27. März 2014)

Stellvertreter des  
Vorsitzenden

Ferdinand SCHMIDT  
(6. Dezember 2004 bis 25. Jänner 2010)

Dr. Werner KOVARIK  
(16. September 2010 bis 16. Dezember 2010)

Andreas FUCHS  
(17. Dezember 2010 bis 14. August 2012)

Mag. Georg LAUBER  
(9. Oktober 2012 bis 27. März 2014)

**Dr. Georg KASPERKOVITZ**  
(seit 27. März 2014)

**Geschäftsführer**

## Mitglieder

Ferdinand SCHMIDT  
(25. Jänner 2010 bis 31. März 2014)

**Ing. Bernhard BENES**  
(seit 1. Juli 2008)



**ÖBB–Technische Services–GmbH****Aufsichtsrat**

## Vorsitzender

Ferdinand SCHMIDT  
(6. Dezember 2004 bis 16. September 2010)

Dr. Werner KOVARIK  
(16. September 2010 bis 29. November 2010)

Andreas FUCHS  
(31. Jänner 2011 bis 14. August 2012)

Mag. Georg LAUBER  
(9. Oktober 2012 bis 27. März 2014)

Siegfried STUMPF  
(seit 27. März 2014)

Stellvertreter des  
Vorsitzenden

Mag. Josef HALBMAYR MBA  
(23. Februar 2009 bis 2. August 2010)

KR Friedrich MACHER  
(16. September 2009 bis 29. November 2010)

Mag. Georg LAUBER  
(31. Jänner 2011 bis 9. Oktober 2012)

Dr. Werner KOVARIK  
(9. Oktober 2012 bis 11. März 2013)

Georg KASPERKOVITZ  
(seit 20. März 2013)

**ANHANG**  
**Entscheidungsträger**

**Geschäftsführer**

Mitglieder

Ing. Franz SEISER  
(24. Juni 2004 bis 31. März 2010)

Mag. Günter HEK  
(17. März 2010 bis 31. März 2014)

Ing. Engelbert MAYR  
(26. April 2010 bis 11. Dezember 2014)

Ferdinand SCHMIDT  
(seit 1. April 2014)

Dipl.-Ing. Andreas ZWERGER  
(seit 1. Juni 2015)