



DORIS BURES  
Bundesministerin  
für Verkehr, Innovation und Technologie

An die  
Präsidentin des Nationalrats  
Mag.<sup>a</sup> Barbara PRAMMER  
Parlament  
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0023-I/PR3/2009  
DVR:0000175

XXIV. GP.-NR

1787 IAB

22. Juni 2009

zu 1750 IJ

Wien, am 18. Juni 2009

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Vilimsky und weitere Abgeordnete haben am 22. April 2009 unter der **Nr. 1750/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend offene Fragen rund um den Railjet gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich nach Einholung von Auskünften seitens der ÖBB wie folgt:

Wie mir die ÖBB mitteilen, ist im Hinblick auf die kommende Liberalisierung des Schienenverkehrs die ÖBB-Personenverkehr AG als wirtschaftlich zu führendes Unternehmen außerstande, Zahlen und Kalkulationsgrundlagen sowie wirtschaftliche Berechnungen zur öffentlichen Verwendung zu übermitteln. Dies betrifft bei der vorliegenden Anfrage die Beantwortung zu den Fragen 10 und 16.

Zu den Fragen 1, 3 und 4:

- *In welchem Umfang hat der Railjet bislang zu Investitionen der ÖBB geführt?*
- *Wie hoch waren bislang die Kosten für weitere direkt mit dem Railjet in Verbindung stehende Investitionen und wie gliedern sich diese auf?*
- *Welcher dieser Investitionen kommen rein dem Railjet zugute?*

Im Rahmen des Projekts railjet wurden bisher insgesamt rund 130 Mio. Euro investiert. Der Großteil dieser Summe ist in die Herstellung der railjet-Wagen geflossen. Weitere Investitionen flossen in die Adaptionen von Loks und der Infrastruktur sowie in die Installation von Echtzeit-Fahrgastinformationssystemen.

Zu Frage 2:

- *Wie hoch waren die Kosten für die Anschaffung der entsprechenden Waggons?*

Die Anschaffungskosten der railjet-Wagen betragen bisher rund 118 Mio. Euro.

Zu Frage 5:

- *Wie hoch ist derzeit im Schnitt die Auslastung der einzelnen 3 Klassen beim Railjet?*

Die Garnituren fahren stets die Strecke München – Wien – Budapest. Die Einführung des railjet geht in verschiedenen Phasen vor sich, wobei in Phase 1 (ab Fahrplanwechsel im Dezember 2008) - unter dem Aspekt der technischen Anfangsbetreuung - die Garnituren in Wien stationiert wurden und die Hälfte dieser Verbindungen entfielen auf schwächer nachgefragte Tagesrandzüge. Die erste Hochfahrphase ist also nicht repräsentativ für den Volleinsatz des railjet. Jedoch konnte bereits in dieser Phase eine Auslastung von mehr als 46% in der 2. Klasse, mehr als 26% in der 1. Klasse und mehr als 12% in der Premium Class erreicht werden.

Zu Frage 6:

- *Wie viele Stehplätze stehen zur Verfügung, wenn die Sitzplätze im Railjet ausgelastet sind?*

Bei normaler Auslastung stehen zwei Stehplätze pro Quadratmeter zur Verfügung, das ergibt rund 279 Plätze.

Zu Frage 7:

- *Werden in sämtlichen derzeit in Einsatz befindlichen Railjets jederzeit alle 3 Klassen angeboten?*

Ja

Zu Frage 8:

- *Wodurch unterscheiden sich die 3 Klassen und wie hoch sind die Preisunterschiede bei den Tickets?*

Die Hauptunterscheidungsmerkmale sind Sitzkomfort und -abstand, Reisendenanzahl pro Wagen und im Preis inkludierte Serviceleistungen. Ein Ticket für die 2. Klasse umfasst ausschließlich die Reise im railjet, ein Ticket für die 1. Klasse umfasst auch ein Begrüßungsgetränk und einen kleinen Snack. Das Ticket in der Premium Class inkludiert Snacks und Getränke nach Kundenwahl.

Es gelten im railjet dieselben zweite und erste Klasse Ticketpreise für die entsprechende Wagenklasse wie bei allen anderen Zügen der ÖBB-Personenverkehr AG auch. Für ein Premium-Ticket werden weitere 25,-- Euro auf den Preis des Tickets der 1. Klasse aufgeschlagen.

Zu Frage 9:

- *Wie stehen Sie angesichts der aktuellen Wirtschaftskrise und den aktuellen Ereignissen rund um Julius Meinl V zu den angeblichen Zahlungen von 40 Millionen Euro von der ÖBB an Meinl für die Zur Verfügungsstellung des Namens Meinl für die in der Premium Class angebotenen, im Preis inkludierten mehrgängigen Gourmetmenüs?*

Wie mir die ÖBB mitteilen, gibt es keine Zahlungen an Julius Meinl V oder an eine seiner Firmen zwecks Zurverfügungstellung des Namens „Meinl“.

Zu den Fragen 10 und 11:

- *Bilanziert die Premium Class mit den 25 Euro Aufpreis auf die Business Class kostendeckend?*
- *Wenn nein, wie wird die Aufrechterhaltung der Premium Class und der damit verbundenen „Vorteile“ in Zeiten der Wirtschaftskrise und in Zeiten hoher ÖBB-Verluste sowie einem massiv steigenden Schuldenstand der ÖBB argumentiert?*

Laut Auskunft der ÖBB ist der railjet ein Zugsystem mit einer Gesamtkalkulation aller Angebots- und Serviceelemente. Die Ergebnisse insgesamt sind positiv.

Zu Frage 12:

- *Ist die Entscheidung für die Benutzung der Premium Class und ihrer Vorteile auch kurzfristig, d.h. im Ernstfall kurz vor Abfahrt des Zuges, möglich?*

Ja, die Kund/innen haben die Möglichkeit, sich auch noch während der Fahrt dafür zu entscheiden.

Zu Frage 13:

- *Wenn ja, inwieweit können auch bei kurzfristiger Entscheidung für die Premium Class sämtliche Vorteile wie Gourmet Menüs etc. sichergestellt werden?*

Die moderne Gastronomie, die im railjet angeboten wird, ermöglicht eine Versorgung aller Premium Class-Passagiere.

Zu Frage 14:

- *Wie hoch waren bislang die Verluste für die ÖBB durch bereit gestellte Premium Class Vorteile, die durch fehlende Kunden aber weder in Anspruch genommen noch gezahlt wurden?*

Hier gab und gibt es keine Verluste, da nur pro verkauftem Sitzplatz in der Premium Class Kosten für Waren gegenüber dem Caterer e-Express anfallen. Die Kosten für diese Waren liegen unter dem Aufpreis für die Premium Class.

Zu Frage 15:

- *Wird der Zuschlag für die Premium Class für den Railjet mit der Anhebung der Ticketpreise bei den ÖBB automatisch mit angehoben und wenn ja, in welchem Umfang?*

Der Zuschlag wurde bereits bei der Einführung des railjet so kalkuliert, dass er auch im Lichte einer notwendigen Tarifierhöhung im Lauf des Jahres 2009 unverändert bleibt.

Zu Frage 16:

- *Wie hoch muss die Auslastung im Railjet sein, damit dieser zumindest kostendeckend unterwegs ist*

Wie mir die ÖBB mitteilen, gibt es keinen Wert, der hier universell zu nennen ist, da es auf die individuelle Auslastung nach Abschnitten eines Zuglaufes (z. B. Strecke Wien – München) sowie auf die Summe über alle Abschnitte ebenso ankommt wie auf die Tarifnutzungsstruktur pro Kunde/in, die Auslands- und Inlandsstreckenanteile und dementsprechend auf die Vermieteinnahmen aus railjet-Fahrzeugeinsätzen auf Auslandsstrecken, aber auch auf die Verteilung der Kund/innen auf die einzelnen Klassen.

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Doris Bures'.