



II- 4818 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIII. Gesetzgebungsperiode

## REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr  
Pr. Zl. 5.905/21-Präs. 1/1-19752219 / A. B.  
zu 2221 / J.  
Präs. am 5. AUG. 1975

## ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der  
Abg. Melter und Genossen, Nr. 2221/J-NR/1975  
vom 1975 07 01: "Einsatz von Elektroloks".

Zur obigen Anfrage erlaube ich mir, folgendes mitzuteilen:

Zu 1 und 2 darf ich auf die in der Beilage enthaltene Übersicht  
verweisen.

Zu 3:Der Bundesbahndirektion Innsbruck sind derzeit 162 Triebfahr-  
zeuge zugewiesen; die Typen und Baujahre dieser Lokomotiven bitte  
ich, der Beilage zu entnehmen.Zu 4:Von diesen Triebfahrzeugen sind derzeit fünfzehn nicht im Einsatz;  
zehn davon befinden sich in Hauptwerkstätten, drei in Betriebs-  
werkstätten und für zwei Lokomotiven muß die Lieferung von Er-  
satzteilen abgewartet werden.Zu 5:Mit 71 Elektro- und Verbrennungstriebfahrzeugen sind im Bereich  
Innsbruck mehr Lokomotiven der Baujahre vor 1940 im Einsatz,  
als in anderen Direktionsbereichen. Allerdings ist der Bestand  
an solchen Triebfahrzeugen auch in den anderen Direktionen  
hoch. Dazu kommt, daß dort noch immer eine große Anzahl von

Dampflokomotiven verwendet wird. Und zwar sind im Bereich der BB-Direktion Wien neben 57 "alten" Elektro- und Verbrennungstriebfahrzeugen 44 Dampflokotiven eingesetzt; im Bereich der BB-Dion Linz ist dieses Verhältnis 64 zu 20 und im Bereich der BB-Dion Villach 42 zu 11. Im Direktionsbereich Innsbruck sind deshalb mehr ältere Elektrotriebfahrzeuge vorhanden als in den übrigen Direktionsbereichen, weil dieser Raum eben viel früher elektrifiziert worden ist, als der Osten Österreichs.

Die ÖBB haben jedoch in den vergangenen Jahren für den Direktionsbereich Innsbruck immer wieder Qualitätsverbesserungen beim Lokomotiveinsatz vorgenommen. (Näheres bitte ich, der Beilage zu entnehmen.) Wie in den übrigen Direktionen kann aber auch im Bereiche Innsbruck der Triebfahrzeugpark nur schrittweise erneuert werden, wobei selbstverständlich die fortschreitende Elektrifizierung im Osten des Bundesgebietes berücksichtigt werden muß.

Zu 6:

Mit einem vermehrten Einsatz von Triebfahrzeugen größerer Leistung kann eine gewisse Verkehrsbeschleunigung erreicht werden. Neben der bereits erwähnten Qualitätsverbesserung planen daher die ÖBB den Einsatz von neuen Lokomotiven:

Voraussichtlich wird ab 1980 begonnen werden, die Lokomotiven der Reihe 1670 auszumustern und durch neue Lokomotiven zu ersetzen.

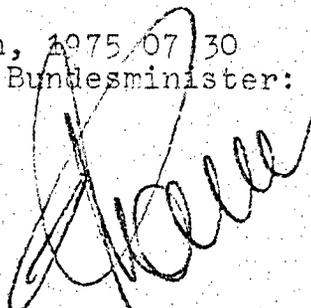
Derzeit sind die Lokomotiven der Reihen 1020 und 1110 auf den Steilrampen dieses Bereiches, wo Geschwindigkeiten zwischen 50 und 70 kmh gefahren werden, mit Abstand die leistungsfähigsten Triebfahrzeuge. Die Direktion Innsbruck wurden deshalb von den 47 vorhandenen Lokomotiven der Reihe 1020 31 Stück und von den 30 Lokomotiven der Reihe 1110 21 Stück zugewiesen. (Die Vergleichswerte über die Leistungsfähigkeit der verschiedenen Lokomotivtypen bitte ich, der Beilage zu entnehmen).

Zu 7:

Wenn man bedenkt, daß im Osten Österreichs die noch weit unwirtschaftlicheren Dampflokomotiven im Einsatz sind, so ist der Einsatz der alten, reparaturanfälligen Triebfahrzeuge, die im Bereich Innsbruck stationiert sind, hinsichtlich des materiellen Aufwandes und der Betriebserschwernisse noch vertretbar. Lokomotiven alter Baujahre können aber nur dann verschrottet werden, wenn genügend Neubau-Triebfahrzeuge geliefert werden. Ein Austausch von alten Lokomotiven der Direktion Innsbruck gegen neue Lokomotiven anderer Direktionen kommt jedenfalls nicht in Betracht, weil daraus nur eine Verlagerung der Schwierigkeiten entstehen würde. Deshalb wird der größeren Reparaturanfälligkeit dieser älteren Triebfahrzeuge dadurch Rechnung getragen, daß im Bereich Innsbruck der Reservestand mit 27 % bemessen ist, während dieser in den anderen Direktionen durchschnittlich nur bei 14 % liegt.

Die Annahme, daß ältere Triebfahrzeuge eine Unfallgefahr darstellen würden, ist jedenfalls unbegründet, weil alle Lokomotiven sorgfältig gewartet und entsprechend den einschlägigen Vorschriften in bestimmten Intervallen auf ihre Betriebssicherheit und -tauglichkeit untersucht werden.

Wien, 1975 07 30  
Der Bundesminister:



(Erwin Lanc)

Beilage zur Anfragebeantwortung Nr. 2221/J-NR/1975  
vom 1975 07 01: "Einsatz von Elektroloks".

Zu 1 und 2:

Übersicht über die Langsamfahrstellen im Bereich der Bundesbahndirektion Innsbruck (Stand Juli 1975)

	Länge km	Geschwin- digkeit (km/h)	Grund	voraus- sichtliche Behebung
<u>Strecke Zell am See - Innsbruck</u>				
<u>Fahrtrichtung 1</u>				
Zell am See-Maishofen/Saalbach	1,6	80	schadh.Oberbau	1976
Maishofen - Saalfelden	3,2	60	schadh.Oberbau	1977
St. Johann i.T. - Kitzbühel	2,1	80	schadh.Oberbau	1975
-	1,5	60	schadh.Oberbau	
<u>Fahrtrichtung 2</u>				
Maishofen/Saalbach - Zell am See	1,4	80	schadh.Oberbau	1976
<u>Strecke Innsbruck - Feldkirch - Lindau</u>				
<u>Fahrtrichtung 1 und 2</u>				
Strengen - Flirsch	0,2	30	schadh.Oberbau	1975
Wald a.A. - Dalaas	1,0	40	schadh.Oberbau	1975
Bf. Bludenz	-	30	schadh.Oberbau	1976
Feldkirch - Rankweil	0,05	30	Hilfsbrücke	1976
Götzis - Höhenems	2,0	80	schadh.Oberbau	1976
Schwarzach - Wolfurt - Lauterach	3,0	60/40/80	Bauzustand	1977/78

Strecke Innsbruck - BrennerFahrtrichtung 2

Matrei - Patsch	3,2	50	schadh.Oberbau	1975
-----------------	-----	----	----------------	------

Strecke St. Margarethen - LauterachFahrtrichtung 1 und 2

St. Margarethen - Lustenau	0,5	30	schadh.Oberbau	1976
----------------------------	-----	----	----------------	------

Lustenau - Hard/Fussach	0,05	30	schadh.Brücke	1977
-------------------------	------	----	---------------	------

Hard/Fussach - Lauterach	0,4	10	schadh.Oberbau	1976
--------------------------	-----	----	----------------	------

Strecke Innsbruck Westbf. - Scharnitzund Griesen - SchönbichlFahrtrichtung 1 und 2

Seefeld i.T. - Scharnitz	0,1	50	Hilfsbrücke	1975
--------------------------	-----	----	-------------	------

Staatsgrenze - Ehrwald/Zugspitzbahn	3,6	40	schadh.Oberbau	1976
-------------------------------------	-----	----	----------------	------

Ehrwald/Zugspitzbahn - Reute i.T.	1,7	40	schadh.Oberbau	1976
-----------------------------------	-----	----	----------------	------

Strecke Bregenz - BezauFahrtrichtung 1 und 2

Vorkloster - Kennelbach	0,3	20	schadh.Oberbau	1976
-------------------------	-----	----	----------------	------

Kennelbach - Doren - Sulzberg	0,1	20	schadh.Oberbau	1976
-------------------------------	-----	----	----------------	------

Lingenau - Hittisau	0,1	20	schadh.Oberbau	1976
---------------------	-----	----	----------------	------

Schwarzenberg - Bezau	0,05	20	schadh.Stützmauer	1976
-----------------------	------	----	-------------------	------

Zu 3:

Übersicht über die im Direktionsbereich Innsbruck eingesetzten Triebfahrzeuge (Stand Juli 1976)

<u>Tfz-Reihe</u>	<u>Anzahl</u>	<u>Baujahr</u>
1110	21	1956 - 61
1020	31	1940 - 54
1145	10	1927 - 31
1245	11	1934 - 40
1061	5	1926
1161	4	1928 - 40
1067	2	1961 - 64
1570	2	1926
1670	29	1928 - 32
1180	10	1926 - 29
4030	15	1956 - 60
2060	15	1954 - 63
2067	2	1959 - 75
2092	1	1943 - 44
2095	4	1958 - 62

Zu 5:

Übersicht über den Lokomotiveinsatz im Bereich der BB-Dion Innsbruck:

<u>Reihe</u>	<u>1965</u>	<u>1971</u>	<u>1972</u>	<u>1973</u>	<u>1974</u>
1020	22	27	29	31	31
1110	11	14	15	19	20
1145	13	14	14	11	11
1245	15	16	14	11	11
1570	4	3	2	2	2
1670	30	30	30	29	29

1180	10	10	10	10	10
1067/1161/1061	11	10	11	11	11
1080	6	-	-	-	-
4030	7	11	15	15	15
4060	2	-	-	-	-
4041	8	3	-	-	-
	139	138	140	139	140

Zu 6:

Vergleichswerte über die Leistungsfähigkeit der verschiedenen Lokomotivtypen auf Steilrampen

Lok-Reihe bei	<u>Anhängelast in Tonnen</u>						<u>Km/h</u> Steigung
	50		70		100		
	15‰	27‰	15‰	27‰	15‰	27‰	
1110	990	550	885	500	440	240	
1020	1025	575	715	395	-	-	
1042	730	400	660	380	540	320	
1670	610	325	490	265	130	45	
1040	630	335	430	230	-	-	
1141	540	295	500	280	225	115	