



II-7679 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

Pr.Zl. 5905/70-4-1992

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

3435 IAB
1992 -11- 17
zu 3500 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Vetter und Kollegen vom 22.9.1992,
Nr. 3500/J-NR/1992 "Maßnahmen zur Verbesserung
des Eisenbahnverkehrs auf der Franz-Josefs-Bahn

Zu den Fragen 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 und 10:

"Sie haben in Ihrer Presseaussendung mitgeteilt, daß ein Triebfahrzeug vom "Typ Pendolino" angeschafft wird. Der "trend"-Bericht stellt es als gesichert dar, daß das Triebfahrzeug Pendolino der Firma Fiat angeschafft wird. Ist bei den ÖBB oder im Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bereits eine Entscheidung über das zu beschaffende Triebfahrzeug gefallen?"

Wenn ja, für welche Marke?

Wenn nein, welche anderen Typen kommen grundsätzlich aufgrund der technischen Ausstattung der Triebfahrzeuge und der Streckengegebenheiten auf der Franz-Josefs-Bahn in Frage?"

Wie hoch ist der Preis der in Frage kommenden Triebfahrzeuge?
Welche Lieferzeit ist bei den in Frage kommenden Typen zu erwarten?

Wann können diese Fahrzeuge daher frühestens auf der Franz-Josefs-Bahn zum Einsatz gelangen?

Wann erfolgt endgültig die Bestellung der Triebfahrzeuge des Typs Pendolino für die Franz-Josefs-Bahn?

Liegen den ÖBB bereits Offerte der in Frage kommenden Firmen für die anzuschaffenden 3-4 Triebfahrzeuge vor?

Wenn ja, von welcher Firma wurde das günstigste Angebot (Preis/Leistung) vorgelegt?

Wenn nein, warum haben sich die ÖBB bisher nicht ausreichend bemüht, entsprechende Offerte einzuholen?

- 2 -

Seitens der ÖBB bestehen Überlegungen bezüglich eines Einsatzes von Diesel-Triebwagenzügen mit Wagenkastenneigung ("System Pendolino") entsprechend dem von der Deutschen Bundesbahn bereits eingesetzten Triebwagen VT 610. Ob, wann und wo diese Fahrzeuge eingesetzt werden, ist Gegenstand einer derzeit bei den ÖBB laufenden Untersuchung, die ein Gesamtkonzept für Dieseltriebwagen mit Wagenkastenneigung als Ergebnis bringen soll. Erst dann können Lieferfristen und Preise (unter Umständen in Abhängigkeit von dem Bestellumfang) verhandelt werden.

Der Diesel-Triebwagen der Type VT 610 der DB wird von einem deutsch-italienischen Firmenkonsortium angeboten, mit dem die Preisverhandlungen geführt werden. Es bestehen keine Mitbewerber für diesen Fahrzeugtyp.

Zu Frage 11:

"Auf welchen Strecken können nach Vollendung der Elektrifizierung der Franz-Josefs-Bahn im Abschnitt Sigmundsherberg - Gmünd die beschafften Dieseltriebwagen des Typs Pendolino weiterverwendet werden?"

Fahrzeuge mit Wagenkastenneigung eignen sich insbesondere für - topographisch bedingt - kurvenreiche Strecken, die für gewisse Mindestgeschwindigkeiten zulässig sind. In diesem Einsatzbereich besteht das höchste Attraktivierungspotential.

Zu Frage 12:

"Wie hoch sind im einzelnen die Adaptierungskosten dieser Strecken im Falle der Verwendung dieser modernen Dieseltriebwagen?"

Da zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch kein definitives Ergebnis hinsichtlich der Einsatzgebiete vorliegt, kann bezüglich Adaptierungskosten keine Festlegung getroffen werden.

- 3 -

Zu den Fragen 13, 14 und 15:

"Ist die Behauptung des "trend"-Artikels richtig, daß vor Einsatz der modernen Dieseltriebwagen des Typs Pendolino auf der Franz-Josefs-Bahn signal- und sicherheitstechnische Investitionen von insgesamt 270 Mio. Schilling erforderlich sind?

Wenn ja, sind diese zusätzlichen Investitionsmittel für die Franz-Josefs-Bahn aus dem Budget gesichert?

Wenn nein, wie sollen diese Mittel aufgebracht werden?"

Im Zuge der durchgehenden Elektrifizierung der Franz-Josefs-Bahn erfolgen selbstverständlich entscheidende Verbesserungen der Infrastruktur und somit auch der Sicherungstechnik, um den steigenden Anforderungen bei elektrischer Zugförderung gerecht werden zu können.

Die in der Zeitschrift "Trend" genannte Summe von 270 Mio. S an sicherungstechnischen Investitionen für den Pendolinoeinsatz ist nach Angabe der ÖBB nicht erforderlich, da aufgrund der Anforderungen der zukünftig durchgehenden elektrischen Traktion zwischen Wien und Gmünd NO umfassende sicherungstechnische Investitionen zu tätigen sind.

Zu den Fragen 16 und 17:

"Liegt eine Zustimmung des Bundesministers für Finanzen zum gesamten Beschaffungspaket - also 3-4 Triebfahrzeuge und zusätzliche Adaptierungskosten - vor?

Wenn nein, bis wann wird diese Zustimmung des Finanzministers eingeholt werden?

Eine Zustimmung des Bundesministers für Finanzen zur Beschaffung der Fahrzeuge ist nicht vor einer Entscheidung, ob derartige Fahrzeuge in Österreich eingesetzt werden, notwendig.

Zu Frage 18:

Bleibt der Termin für die Vollendung der Elektrifizierung der Franz-Josefs-Bahn im Streckenabschnitt Sigmundsherberg - Gmünd bis Ende 1995 gesichert?"

- 4 -

Die Elektrifizierung der Franz-Josefs-Bahn im Abschnitt Sigmundsherberg - Gmünd soll termingerecht bis Jahresende 1995 erfolgen.

Zu den Fragen 19 und 20:

"Sind die vorgesehenen Budgetmittel von jährlich 350 Mio. Schilling in den Jahren 1993, 1994 und 1995 gesichert?"

Ist im Bundesvoranschlag 1993 die Bereitstellung von 350 Mio. Schilling für die Elektrifizierung der Franz-Josefs-Bahn im Streckenabschnitt Sigmundsherberg - Gmünd gewährleistet?"

Die für die durchgehende Elektrifizierung der Franz-Josefs-Bahn erforderlichen Mittel sind für 1993 gesichert. Ab 1994 sollen die ÖBB ein finanziell selbständiges Unternehmen sein.

Wien, am 13. November 1992

Der Bundesminister

