



II-8254 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

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

Pr.Zl. 5905/86-4-92

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

3677/AB

4. Jan. 1993

3715/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Rosenstingl und Kollegen vom 4. November 1992,
Zl. 3715/J-NR/1992, "betr. den weiterhin geplanten
Ankauf von Diesel-Pendolino-Triebwagen für
die Franz-Josefs-Bahn, unbeantwortete Punkte
der Anfrage 3349/J"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1, 2, 3, 5, 7, 10, 11, 12, 15 und 16:

"Ist es richtig, daß für den Betrieb auf der Franz-Josefs-Bahn bis zur Elektrifizierung (jüngsten Versprechungen zufolge 1995) Dieseltriebwagen mit Wagenkastenneigung System Fiat (Pendolino) analog der Deutschen Bauart 610 beschafft werden sollen?

Ist es richtig, daß nach derzeitigem Stand 4 Fahrzeuge angekauft werden sollen, wenn nein, wieviele derartige Fahrzeuge sollen beschafft werden?

Ist es richtig, daß diese Fahrzeuge nur für ein Zugpaar auf der Franz-Josefs-Bahn (Frühzug nach Wien, Abendzug nach Gmünd) eingesetzt werden sollen, wenn nein, welches genaue Betriebsprogramm liegt diesem Beschaffungsprogramm zugrunde, wieviele Zugpaare sollen damit auf der Franz-Josefs-Bahn geführt werden?

Ist es richtig, daß die Kosten ursprünglich mit rund 54 Mio S pro Stück angenommen wurden, ist es weiters richtig, daß sich diese zu erwartenden Kosten mittlerweile erheblich gesteigert haben, wenn ja, auf welche Höhe nach derzeitigem Verhandlungsstand?

Ist es richtig, daß nach derzeitigem Stand mit Lieferfristen für Fahrzeuge dieses Typs von günstigenfalls rund 2 Jahren zu rechnen ist, wenn nein, wie lange wird die Lieferung im Falle einer tatsächlichen Bestellung nach derzeitigem Stand dauern?

- 2 -

Ist es demnach richtig, daß die Beschaffung von Dieseltriebwagen für diese Strecke nur für rund 1 Jahr sinnvoll ist, während in der Folge im durchgehenden Reisezug- und Güterverkehr der Einsatz von elektrischen Triebfahrzeugen erfolgen wird?

Ist es richtig, daß es nach der Elektrifizierung der Franz-Josefs-Bahn keinerlei sinnvolle Einsatzgebiete für Dieseltriebwagen mit Wagenkastenneigung (also kurvenreiche Strecken) für den Schnellzugsdienst mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h wie der DB-Baureihe 610 in Österreich mehr geben wird: wenn nein, welche Strecken mit Schnellzugsverkehr sind dies?

Ist es daher richtig, daß diese spezialisierten und erhaltungsaufwendigen Fahrzeuge nach der Aufnahme des elektrischen Betriebs auf der Franz-Josefs-Bahn auf anderen, ungeeigneten (Neben-) Strecken eingesetzt werden müssen, und dort für vermeidbare Betriebsabgänge sorgen werden, wenn nein, welche Verwendung ist für diese Fahrzeuge vorgesehen?"

Ist es also insgesamt richtig, daß die 7 Minuten Fahrzeitgewinn für täglich zwei Züge, die der Einsatz dieser Fahrzeuge maximal ein Jahr lang bringen wird, alles in allem knapp eine halbe Milliarde Schilling kosten wird; wenn nein, welchen darüber hinausgehende Nutzen zu welchen Kosten halten Sie durch die geplante Beschaffung dieser Fahrzeuge für erzielbar?

Ist es tatsächlich richtig, daß Sie eine solche Investition für angemessen halten?"

Wie ich bereits mehrmals - auch in parlamentarischen Anfragen - ausgeführt habe, prüft die ÖBB die Einsatzmöglichkeiten von Dieseltriebwagen mit Wagenkastenneigung auf österreichischen Strecken und wird ein Gesamtkonzept vorlegen. An der Erstellung dieses Berichts wird derzeit seitens der ÖBB gearbeitet.

Erst nach dessen Fertigstellung kann über eine Bestellung und über die Festlegung bezüglich der Kosten und Stückzahlen eine definitive Entscheidung getroffen 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.

- 3 -

Zu Frage 4:

"Ist es richtig, daß der Fahrzeitgewinn in der Relation Sigmundsherberg - Gmünd gegenüber den bereits vorhandenen und zum Einsatz vorgesehenen Triebwagen Reihe 5147 ganze 7 Minuten beträgt?"

Nach Ergebnis der bisher von den ÖBB durchgeföhrten Untersuchungen beträgt der Fahrzeitgewinn im Abschnitt Sigmundsherberg Gmünd 7 Minuten, doch ist für die Reisenden der Fahrzeitgewinn vom nordwestlichen Waldviertel nach Wien von Relevanz; im Bereich der Deutschen Bundesbahn verkürzen die VT 610 die Fahrzeiten um bis zu 20 %.

Zu Frage 6:

"Ist es richtig, daß die zusätzlich für den Einsatz der "Diesel-Pendolini" erforderlichen Investitionen in die Infrastruktur rund eine viertel Milliarde Schilling kosten werden, wenn nein, wie hoch werden die Kosten für die erforderlichen Investitionen in die Strecke sein?"

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.

Zu den Fragen 8 und 9:

"Ist es richtig, daß die Elektrifizierung und die übrigen Ausbaumaßnahmen auf der Franz-Josefs-Bahn gegenüber der ursprünglichen Planung von 1990 in Verzug geraten sind und sich daher die durch den durchgehenden elektrischen Betrieb zu erzielenden Fahrzeitverkürzungen entsprechend verzögern, wenn ja, worauf sind diese Bauverzögerungen im Detail zurückzuföhren und wieviel wurde in den vergangenen Jahren in den Ausbau dieser Strecke jeweils investiert?"

Ist es richtig, daß die Elektrifizierung trotz der Beschaffung dieser Dieseltriebwagen 1995 fertiggestellt wird, wenn nein, wann ist mit der Aufnahme des elektrischen Betriebs in der Relation Sigmundsherberg-Gmünd zu rechnen?"

- 4 -

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

Die Investitionskosten sind nach dem aktuellen Stand mit einem Gesamtbetrag von ca. 1,26 Mrd. S zu veranschlagen.

Zu den Fragen 13 und 14:

"Ist es richtig, daß der Plan, derartige Fahrzeuge zu beschaffen, auf politischen Wunsch, nicht aber entsprechende Forderungen der Verantwortlichen der ÖBB zurückgeht?

Ist es insbesonders richtig, daß Sie in einer Besprechung am 27.8.1992 mit hohen ÖBB-Verantwortlichen den massiven ministeriellen Wunsch nach dieser Beschaffung äußerten, wenn ja, mit welcher Begründung?"

Nein, vielmehr sind die positiven Erfahrungen der Deutschen Bundesbahn (DB) mit dem Diesel-Triebwagenzug VT 610 ("Pendolino") auf der Strecke Nürnberg - Hof/Bayreuth für die derzeitigen Überlegungen der ÖBB hinsichtlich eines Einsatzes dieses Fahrzeuges auf der Franz-Josefs-Bahn maßgeblich. Die Beschaffung von Fahrzeugen mit Wagenkastenneigung ist bereits in dem Strategiekonzept der ÖBB aus dem Jahr 1990 enthalten.

Politische Interventionen hat es keine gegeben.

Wien, am 23. Dezember 1992
Der Bundesminister

