

**II-8679 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode**



REPUBLIK ÖSTERREICH  
DER BUNDESMINISTER FÜR  
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR

MAG. VIKTOR KLIMA

Pr.Zl. 5905/98-4-92

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

**ANFRAGEBEANTWORTUNG**

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg. Dipl.-Vw Dr. Lackner  
und Kollegen vom 4. Dezember 1992, Nr. 3913/J-NR/1992,  
"Energierückgewinnungsmöglichkeiten durch Lokomotiven"

3887 IAB

1993-02-05

zu 3913 IJ

┌ Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten: ─┐

Zu Frage 1:

"Haben Sie die Einsatzmöglichkeiten für zur Energierückgewinnung geeignete Triebfahrzeuge geprüft?"

1a Wenn nein, warum nicht?

1b Wenn ja, wie beurteilen Sie diese Einsatzmöglichkeiten?"

Die diesbezüglichen Einsatzmöglichkeiten wurden von den öBB geprüft und positiv bewertet.

Zu Frage 2:

"Haben bereits Testfahrten mit derartigen Triebfahrzeugen in Österreich stattgefunden?"

Wenn ja

2a wann wurden diese Tests durchgeführt?"

Spezielle Rückspeisemessfahrten wurden mit einem Triebfahrzeug der Reihe 1146 im April 1992 durchgeführt.

2b welche Ergebnisse haben diese Tests im Detail erbracht?"

Im speziellen Fall wurden Rückspeisquoten bis 50% ermittelt, die allerdings im normalen Eisenbahnbetrieb im Mittel aber bei weitem nicht erreicht werden dürften.

2c Wer wurde über die Ergebnisse dieser Tests informiert?"

Die Ergebnisse waren für den bahninternen Betriebsgebrauch bestimmt.

2d Welche Konsequenzen werden aus diesen Tests gezogen?"

Es ergaben sich keine Änderungen hinsichtlich der Absicht, nur noch rückspeisende E-

Triebfahrzeuge zu beschaffen.

Zu Frage 3:

"Welche Strecken wären hinsichtlich ihres Rückgewinnungspotentials für den Einsatz derartiger Triebfahrzeuge besonders geeignet?"

E-Triebfahrzeuge mit Rückspeisbremse sind insbesondere für den Einsatz auf Bergstrecken geeignet.

Zu Frage 4:

"Wieviel Energie könnte bei Einsatz derartiger Triebfahrzeuge auf den klassischen Bergstrecken über den Brenner, Semmering, Tauern und Arlberg insgesamt pro Jahr rückgewonnen werden?"

- 4a Wieviel davon entfiel auf die Brennerstrecke?
- 4b Wieviel davon entfiel auf die Semmeringstrecke?
- 4c Wieviel davon entfiel auf die Tauernstrecke?
- 4d Wieviel davon entfiel auf die Arlbergstrecke?"

Auf den genannten Bergstrecken scheint ein Rückspeisgrad von ca. 20-25% denkbar.

Zu Frage 5:

"Wieviel Energie erzeugt im Vergleich dazu ein ÖBB-Kraftwerk im Durchschnitt pro Jahr?"

Die ÖBB-Kraftwerke erzeugen jährlich 45 - 200 GWh.

- 5a Wieviel Energie würde das geplante ÖBB-Kraftwerk im Stubaital durchschnittlich pro Jahr erzeugen?

Das Kraftwerk Neustift im Stubaital ist für ein Regelarbeitsvermögen von 161 GWh geplant.

Zu Frage 6:

"Gibt es im Bereich der ÖBB mittel- und langfristige Planungen bezüglich langlebiger Investitionsgüter wie z.B. Lokomotiven?"

- 6a Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja,

- 6b Welche Parameter werden bei diesen Planungen berücksichtigt?
- 6c Wie sehen diese Planungen hinsichtlich für Energierückgewinnung geeignete Triebfahrzeuge aus?"

Bei Triebfahrzeugen mit Energierückgewinnungsmöglichkeit werden den zu erwartenden Werten für Kapital-, Erhaltungs-, sowie Betriebs- und Betriebsführungskosten die

- 3 -

prognostizierten Vorteile des Vorhabens, wie zu erwartende Erlöse und Energierückgewinne, gegenübergestellt.

Zu Frage 7:

"Wieviele Triebfahrzeuge, die nicht zur Energierückgewinnung geeignet sind, befinden sich derzeit noch in Bestellung?"

In Bestellung befinden sich noch 35 Stück Triebfahrzeuge der Reihe 1044.

7a Wie hoch ist der jeweilige Stückpreis dieser Triebfahrzeuge?

Der Vertragspreis beträgt 45,75 Mio S pro Stück.

7b Wie hoch wäre der Mehrpreis vergleichbarer Triebfahrzeuge, die für die Energierückgewinnung geeignet wären?

7c Wie lange wäre die Amortisationszeit für diesen Mehrpreis unter Berücksichtigung der eingesparten Energiekosten?"

Die Kosten eines vergleichbaren Triebfahrzeuges mit modernster Technologie (nicht nur eine Frage der Rückspeisung) belaufen sich auf ca. 55 - 60 Mio Schilling.

Zu Frage 8:

"Wieviele Triebfahrzeuge, die zur Energierückgewinnung geeignet sind, befinden sich derzeit im Einsatz?"

Bei den ÖBB befinden sich gegenwärtig zwei Triebfahrzeuge der Baureihe 1146 in Planeinsatz.

Zu Frage 9:

"Wieviele Triebfahrzeuge, die zur Energierückgewinnung geeignet sind, befinden sich derzeit in Bestellung?"

45 solche Triebfahrzeuge befinden sich derzeit in Bestellung.

9a Wo sollen diese Triebfahrzeuge eingesetzt werden?"

Diese Triebfahrzeuge unterschiedlicher Bauart sind insbesondere für den Einsatz im Reisezugverkehr nach Ungarn und dem Gebiet der ehemaligen CSFR sowie im Nah- und InterCity-Verkehr (leichte Schnellzüge), ferner bei Zügen des Brennertransitverkehrs vorgesehen.

Eine Lokreihe ist für den Verschubdienst sowie für Güterzüge im Flach- und Mittelgebirgsland konzipiert.

Triebwagen werden auf der Mariazellerbahn in Verwendung stehen.

Zu Frage 10:

"Können derzeit nicht für die Energierückgewinnung ausgerichtete Triebfahrzeuge nachträglich mit Rückgewinnungsaggregaten ausgerüstet werden?"

10a Wenn ja, wie hoch sind die Kosten?"

Eine Nachrüstung ist technisch möglich, jedoch mit einem erheblichen finanziellen Aufwand verbunden.

Dies ist zunächst bei einer Triebfahrzeugreihe beabsichtigt.

Es werden hierfür Kosten in der Höhe von ca. 5 Mio Schilling pro Stück veranschlagt.

Wien, am 29. Jänner 1993

Der Bundesminister

