

II-6721 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 3349/J

1992-07-13

A N F R A G E

der Abgeordneten Rosenstingl und Kollegen

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

betreffend den Ankauf von Diesel-Pendolino-Triebwagen für
die Franz-Josefs-Bahn

Dem Vernehmen nach ist es geplant, für den Betrieb der Franz-Josefs-Bahn, die zwischen Sigmundsherberg und Gmünd immer noch nicht elektrifiziert ist, bis zur Aufnahme des elektrischen Betriebs Dieseltriebwagen der Deutschen Bauart 610 zu beschaffen, um in der Übergangszeit (nach offizieller Planung soll die Elektrifizierung 1995 fertiggestellt sein) eine Beschleunigung des Betriebs zu erreichen.

Für diese Fahrzeuge, die aufgrund der technisch aufwendigen Wagenkastenneigungstechnik extrem teuer sind, gibt es aber in ganz Österreich kein anderes geeignetes Einsatzgebiet, da alle Strecken, die für einen Schnellverkehr in Frage kommen, bereits elektrisch betrieben werden, sodaß diese, setzt man voraus, daß die Elektrifizierung tatsächlich 1995 fertiggestellt ist, lediglich für eine Zeit von höchstens 1-2 Jahren gebraucht werden, da natürlich mit einer längeren Lieferfrist zu rechnen ist.

Da nicht ernsthaft erwartet werden kann, daß sich in einem derart kurzen Zeitraum eine Investition von - je nach Stückzahl und Begleitinvestitionen für die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit - weit über hundert Millionen Schilling amortisiert, stellt sich die Frage nach den tatsächlichen Hintergründen dieses Kaufs, zumal dieser dem Vernehmen nach auf Wunsch von Landes- und Bundespolitikern, nicht aber der ÖBB getätigt werden soll.

Insbesonders besteht hier der Verdacht, daß der Versuch gemacht werden soll, die Waldviertler Bevölkerung, die berechtigter Weise über die verkehrspolitische Benachteiligung durch die ständigen Verzögerungen bei der Modernisierung der Franz-Josefs-Bahn und die Einstellung der attraktivsten Schnellzugsverbindung 'Vindobona' verärgert ist, noch vor der anstehenden Landtagswahl mit einer Scheinlösung zu besänftigen, dies droht jedoch für die ÖBB eine große Fehlinvestition und damit für den Steuerzahler ein erheblicher Schaden zu werden.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nachstehende

Anfrage:

1. Ist es richtig, daß für den Betrieb auf dem nicht elektrifizierten Abschnitt der Franz-Josefs-Bahn Dieseltriebwagen der Deutschen Bauart 610 beschafft werden sollen?
2. Wieviele derartige Fahrzeuge sollen beschafft werden und welches genaue Betriebsprogramm ist dabei vorgesehen?
3. Ist es richtig, daß der Plan, derartige Fahrzeuge zu beschaffen, auf politischen Wunsch, nicht aber entsprechende Forderungen der ÖBB-Maschinendirektion zurückgeht?
4. Mit welchen Kosten und welchen Lieferfristen ist bei Beschaffung dieser Fahrzeuge zu rechnen?

5. Ist sichergestellt, daß die Elektrifizierung trotz der Beschaffung dieser Dieseltriebwagen 1995 fertiggestellt wird und auf welche Ursachen sind die Verzögerungen bei der Elektrifizierung der Franz-Josefs-Bahn und der Nordwestbahn zurückzuführen?
6. Welche Einsatzgebiete für Dieseltriebwagen für den Schnellzugsdienst mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h wie der DB-Baureihe 610 sehen sie in Österreich nach der Elektrifizierung der Franz-Josefs-Bahn und welche Verwendung ist für diese Fahrzeuge danach vorgesehen?
7. Wann ist nach derzeitigem Stand mit der Beschaffung von Elektrotriebwagengarnituren mit Wagenkastenneigung, die vor allem für den Betrieb auf den Steirischen Intercitylinien seit langem versprochen wurden, zu rechnen?

106/610.für