

Nr. 3541/1J

1992-10-07

II-7371 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

## A N F R A G E

der Abgeordneten Parnigoni

und Genossen

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

betreffend Beschleunigung des Zugsverkehrs auf der Franz-Josefs-Bahn

Derzeit besteht der Plan zur Beschaffung von vier Diesel-Pendolino-Doppeleinheiten VT 610 zum Einsatz in einem neu zu schaffenden Eilverkehr der Franz-Josefs-Bahn von Wien nach Gmünd.

In Europa werden derzeit drei Arten von Neigekastenfahrzeugen angeboten. Der italienische Fiat-Pendolino, der spanische Talgo und der schwedische X-2000-Typ. Die ÖBB haben bekanntlich Versuche mit den beiden erstgenannten Fahrzeugtypen durchgeführt, den schwedischen X-2000 wollte man in Österreich nicht erproben. Dies, obwohl es sich dabei um eine besonders anspruchsvolle Lösung des 5-teiligen E-Triebwerkzugs mit radial einstellbarer Achsführung und einer Neigung des Wagenkastens um bis zu 8 Grad handelt. Die Deutsche Bahn erprobte im Vorjahr einen X-2000 im eigenen Streckennetz und hat jetzt bereits Überlegungen angestellt, etwa 50 bis 60 derartige Neigezüge zur Verbesserung des Ost-West-Verkehrs einzusetzen.

Im Bereich der Franz-Josefs-Bahn wäre im Hinblick auf den Abschluß der Elektrifizierung bis Gmünd bis 1995 durchaus auch eine Verwendung der X-2000-Züge überlegenswert. Bei einem Fahrzeitvergleich auf der Strecke Wien - Franz-Josefs-Bahnhof - Gmünd ergibt sich beim Einsatz von einem Diesel-Pendolino VT 610 eine Fahrzeit von 100,1 Minuten, beim Einsatz der schwedischen X-2000 eine Fahrzeit von ca. 75 Minuten (gemäß einem Artikel der Zeitschrift "Eisenbahn" über die Franz-Josefs-Bahn).

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

**Anfrage:**

1. Warum wurde der schwedische X-2000-Typ bisher im österreichischen Streckennetz nicht erprobt?
2. Halten Sie es angesichts der bis 1995 abzuschließenden Elektrifizierung nicht für sinnvoller, angesichts der enormen Vorteile (Fahrzeitverkürzung) auf der Franz-Josefs-Strecke ein Jahr später elektrische Neigekastenzüge anstatt des geplanten Diesel-Pendolinos einzusetzen?  
Sollte die Anschaffung des Diesel-Pendolinos nicht noch einmal überprüft werden?
3. Ergeben sich außer auf der Strecke der Franz-Josefs-Bahn in Österreich nicht auch weitere Möglichkeiten für den X-2000-Typ, da im Gegensatz zu allen anderen Systemen die radial einstellbaren Achsen von Triebkopf und Reisezugwagen besonders gleisschonend sind?  
Das bisher von den ÖBB gegen einen X-2000-Einsatz in Österreich vorgebrachte Argument der zu großen Wagenkastenumgrenzung (4 cm größer als ICE der Deutschen Bahn) käme zumindest auf der nur eingleisigen Franz-Josefs-Bahn-Strecke jedenfalls kaum zum Tragen; desgleichen wäre sicher der Bau schmälerer ICE-Norm-gerechter X-2000-Typen denkbar.