

II-10197 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 4989 13

1993 -06- 17

## ANFRAGE

des Abgeordneten Renoldner, Freunde und Freundinnen

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

betreffend die Entwicklung und Nutzung der Lokomotive der Baureihe 1822 für den ÖBB-Verkehr zwischen Innsbruck und Lienz

Die Österreichischen Bundesbahnen haben mit der Entwicklung der erwähnten Lokomotive (sogenannte "Brennerlok") ein Probejahr für den provisorischen Betrieb angekündigt. Aufgrund der nach wie vor bestehenden Behinderung in dem auf italienischem Boden liegenden Streckenabschnitt und dem in der Regel von Diesellokomotiven abgewickelten Fahrbetrieb liegt die Vermutung nahe, daß es bei der Lokomotive der Baureihe 1822 zu Planungsfehlern oder zu einer mangelhaften Einsatzfähigkeit gekommen ist.

Die italienischen Eisenbahnen haben nach jahrelangen Verhandlungen mit den österreichischen Bundesbahnen bereits vor einiger Zeit die durchgehende Elektrifizierung des Streckenabschnitts zwischen Fortezza/Franzensfeste und dem Grenzübergang bei Sillian fertiggestellt.

Nachdem für die Elektrifizierung der gesamten Strecke umfangreiche österreichische Finanzmittel investiert wurden, sollten mit der Entwicklung einer Mehrsystem-Lokomotive alle Voraussetzungen für die effiziente Gestaltung eines Taktfahrplanes mit entsprechend verkürzten Fahrzeiten geschaffen sein. Die Deutschen Bundesbahnen haben beispielsweise seit Jahren Lokomotiven in Betrieb, die sowohl für das italienische als auch für das österreichische und deutsche elektrische Stromversorgungssystem, also mit den unterschiedlichen Stromspannungen, bzw. sowohl mit Gleich- als auch mit Wechselstrom, einsatzfähig sind. Der Bundesminister ist in mehreren Anfragebeantwortungen (zuletzt zu Anfrage Nr. 3740/J und Nr.4368/J) auf diese Problematik eingegangen. Dabei wurde angedeutet, daß seitens der österreichischen Bundesbahnen keine "wesentliche" Fahrzeitverkürzung auf österreichischem Gebiet möglich sei. Allerdings sind eine rasche Grenzabfertigung, die Verkürzung einiger Aufenthalte, vorallem bei den zwischen Wien Südbahnhof und Innsbruck Hauptbahnhof verkehrenden Schnellzügen, sowie einige geringfügige Beschleunigungen an der österreichischen Strecke denkbar. Darüber hinaus sind Gespräche mit den italienischen Eisenbahnen über die bessere Nutzung der mit hohen Investitionen durchgeführten Elektrifizierung dringend notwendig. Trotz mehrfachen Absichtserklärungen und Entwicklungsprogrammen für dieses Projekt gibt es bis heute keine sichtbaren Anzeichen für eine Aufnahme des elektrischen Fahrbetriebes. Stattdessen werden vielfach Diesellokomotiven eingesetzt, die weniger Fahrleistung und mehr Umweltverschmutzung zustande bringen.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende

### ANFRAGE:

1. Welche Mittel wurden seitens der österreichischen Bundesbahnen bzw. des Bundes in die Elektrifizierung der genannten Strecke investiert?
2. Welche Mittel wurden in die Entwicklung der Lokomotive Baureihe 1822 investiert?
3. Welche technischen Pannen sind bei der Entwicklung dieser Lokomotive aufgetreten?
4. Wie ist der Stand bei der Entwicklung einer für die Stromumschaltungen geeigneten Lokomotive?
5. Bis wann und mit welchem voraussichtlichen Investitionsbedarf rechnen Sie mit einer definitiven Inbetriebnahme dieser Lokomotive?
6. Warum war es nicht möglich, unter Verwendung deutschen know how's oder durch Ankauf deutscher Lokomotiven ohne eine derartige Verzögerung zu einer funktionierenden Lokomotive für beide Strombereiche zu kommen?
7. Stimmen Sie der Ansicht zu, daß die Fahrzeit von Innsbruck nach Lienz damit um eine Stunde verkürzt werden könnte?
8. Wie stellen sich die ÖBB einen künftigen vollelektrischen Taktfahrplan zwischen Innsbruck und Lienz vor?
9. Wie werden die Verhandlungen mit den italienischen Eisenbahnen geführt? Welche Ergebnisse erhoffen Sie bis wann?
10. Bis wann werden Diesellokomotiven ganz aus dem Verkehrsabschnitt zurückgezogen werden?
11. Welche freien Transportkapazitäten für Frachten halten Sie auf der genannten Strecke (zur Entlastung des LKW-Verkehrs entlang der B100) für realistisch?
12. Sind Ihnen die steigenden Transitquoten in Lienz bekannt? Welche Schlüsse ziehen Sie daraus?
13. Wo liegen Ihres Erachtens die Kapazitätsgrenzen des Eisenbahngüterverkehrs zwischen Kufstein und der österreichisch-italienischen Staatsgrenze bei optimaler Auslastung und Ausbau der verschiedenen Varianten von Nord-Süd Eisenbahnkapazitäten in einem Zeithorizont von 10 Jahren?