

II-16308 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 59431J

1994-01-24

ANFRAGE

der Abgeordneten Rosenstingl und Kollegen

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

betreffend: Nichtbeschaffung von Fahrzeugen mit Wagenkastenneigung durch die ÖBB

Bereits vor Jahren wurde im Zuge der Planungen für einen Ausbau des ÖBB-Netzes für höhere Reisegeschwindigkeiten auch die Beschaffung von Fahrzeugen mit Wagenkastenneigung erwogen. Auch wurden bereits bedeutende und durchaus kostenintensive Vorarbeiten geleistet, letztlich kam es aber bis heute zu keiner Bestellung derartiger Züge.

Dafür wurde im Sommer 1992 plötzlich die Idee des Verkehrsministers, ähnliche Fahrzeuge als Übergangslösung bis zur Elektrifizierung für den Betrieb auf der Franz-Josefs-Bahn ins Waldviertel zu beschaffen, verfolgt. Als klar wurde, daß dies zu einer unverantwortlichen Verschwendug von Steuergeldern geführt hätte – einem Fahrzeitgewinn eines Zugpaars von sieben Minuten für einen Zeitraum von 2 Jahren wären Investitionen von hunderten Millionen Schilling gegenübergestanden, verlorener Aufwand, denn die Fahrzeuge wären nach der Elektrifizierung kaum sinnvoll einzusetzen gewesen – erklärte der Minister in einer Anfragebeantwortung, generell ein Konzept für den Einsatz solcher Züge erstellen lassen zu wollen, eine Absicht, die jedenfalls bisher kein bekanntes Ergebnis zeigte.

Dabei ist es unbestritten, daß derartige Züge in bestimmten Relationen – vor allem auf den kurvenreichen Strecken der Südbahn nach Kärnten, der Ennstalstrecke und der Westbahn zwischen Schwarzach und Wörgl erhebliche Fahrzeiteinsparungen mit verhältnismäßig geringen Investitionskosten bewirken könnten. Deshalb werden derartige Fahrzeuge zur Zeit auch von zahlreichen anderen Bahnverwaltungen beschafft.

Und auch in Österreich wurde aus diesem Grund schon vor Jahren eine umfangreiche Testserie mit verschiedenen Typen solcher Züge ('Talgo Pendular' und 'Pendolino') auf genau diesen Strecken abgewickelt und aufgrund der positiven Erfahrungen damit auch ein Planungsauftrag an die Industrie erteilt, wobei damals die Wahl auf das System 'Pendolino' fiel, mittlerweile ist mit dem schwedischen X2000 ein dritter Konkurrent auf diesem Gebiet erschienen.

Tatsächlich wurde unter Federführung der Firma SGP seinerzeit auch ein detailliertes Projekt erarbeitet und sollten 3 Zugsgarnituren, für die sogar schon die Bezeichnung '4012' feststand, beschafft werden. Aufgrund der exorbitant hohen Kosten – pro Zug 350 Mio.S – kam es letztlich aber nicht zum Kauf, obwohl bereits horrende Beträge in dieses Projekt investiert wurden: Allein die Firma Fiat erhielt für ihr 'Pendolino'- Know-How im Zuge der Mitarbeit an den Plänen rund 40 Mio.S, bei den übrigen an der Konstruktion beteiligten Firmen (SGP, Elin,...) fielen sogar noch höhere Kosten an, da diese Züge ganz allgemein extrem aufwendig konstruiert wurden. Beispielsweise mußte der italienische Top-Designer Giugiaro extra aus Turin nach Wien anreisen, um hier seine Gestaltungsvorschläge zu präsentieren.

Dementsprechend teuer wären eben die Züge dann geworden – ganz im Gegensatz zu vergleichbaren Fahrzeugen im Ausland, wo beispielsweise für den grenzüberschreitenden Verkehr Italien – Schweiz sogar Zweisystemfahrzeuge zu wesentlich günstigeren Preisen beschafft werden.

Dem Vernehmen nach wurden nun vor geraumer Zeit auch den ÖBB wesentlich günstigere Züge (rund 200 Mio.S), die zwar nicht ganz so luxuriös wie seinerzeit geplant, aber durchaus zweckentsprechend ausgestattet wären angeboten, allerdings gibt es bis heute keinerlei Reaktion geschweige denn konkrete Verhandlungen mit den Herstellern.

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

Anfrage:

1. Welche genauen Ergebnisse zeigte die von Ihnen im Sommer 1992 angekündigte Erarbeitung eines Konzeptes für den Einsatz von Triebwagen mit Wagenkastengesteuerung?
2. Sind aufgrund dieses Papiers Beschaffungen derartiger Fahrzeuge vorgesehen, wenn ja, welchen Typs und für welche Einsatzgebiete?
3. Ist Ihnen bewußt, daß gerade durch die Beschaffung derartiger Fahrzeuge die verkehrstechnische Lage der südlichen Bundesländer wesentlich verbessert werden könnte, zumal das Projekt einer echten Hochleistungsverbindung 'Südostspange' von Wien nach Klagenfurt über Graz offensichtlich nicht mehr weiterverfolgt wird (keine Erklärung zur Hochleistungsstrecke im Sinne des HL-Gesetzes, Investitionsschwerpunkt im Bereich der alten Südbahn mit Semmering, Knoten Obersteiermark)?
4. Ist es richtig, daß im Zuge der Planungen für den NAT die Beschaffung derartiger Fahrzeuge für die kurvenreichen Verbindungsstrecken zwischen den Landeshauptstädten (Südbahn, Ennstal, Pyhrn- und Grießenpaß,..) zwecks deutlicher Fahrzeitverkürzung vorgesehen war?
5. Welcher finanzielle Aufwand entstand seinerzeit insgesamt durch die Probefahrten mit den Zügen des Typs 'Pendolino' und 'Talgo Pendular', die zum Teil sogar auf Straßentiefladern aus Spanien (!) herbeigeschafft werden mußten?
6. Welche Gründe waren dafür maßgeblich, daß die Planungsvorgaben für die österreichische 'Pendolino'-Variante 4012 eine extrem aufwendige Ausstattung verlangte, was zu entsprechend extrem hohe Kosten führte?

7. Welcher genaue finanzielle Aufwand entstand im Zuge des letztlich abgebrochenen Projektes der Beschaffung dieser Triebwagen für die ÖBB und wofür wurden diese Mittel im einzelnen aufgewendet?
8. Ist es insbesondere richtig, daß allein die Firma Fiat, die für dieses Projekt der drei Triebwagen sogar ein eigenes Büro in Wien einrichten mußte, rund 40 Mio.S – das entspricht etwa dem Kaufpreis einer durchschnittlichen Lokomotive – vertragsgemäß erhielt, obwohl nie auch nur ein einziges Fahrzeug gebaut wurde?
9. Welche Firmen waren im einzelnen an der Erarbeitung dieses Projektes beteiligt und welche Beträge wurden seitens der ÖBB in diesem Zusammenhang jeweils für welche Leistung an welche Firma bezahlt?
10. Können Sie ausschließen, daß die heimische Fahrzeugindustrie ihre horrenden Entwicklungskosten für diese Triebwagen mit Wagenkastensteuerung – dem Vernehmen nach ein dreistelliger Millionenbetrag – auf andere Produkte überwälzt hat, zumal sie ja ein Quasi-Monopol bei der Belieferung der ÖBB besaß und – wie die erfolgreichen Verhandlungen des neuen Generaldirektors im vergangenen Herbst zur Preisreduktion zeigten, offensichtlich auch gewaltig überhöhte Preise problemlos durchsetzen konnte?
11. Wieviel haben die einzelnen Lokomotiven der Baureihe 1044, die seit Mitte der 70er Jahre ziemlich kontinuierlich beschafft wurden, jeweils gekostet?
12. Ist es richtig, daß die neue, derzeit in 18 Stück in Auslieferung befindliche Baureihe 1014 unter anderem speziell für die Beförderung von Zügen mit Wagenkastensteuerung konstruiert wurde, indem man zwecks Erzielung eines relativ niedrigen Achsdrucks auf höhere und zeitgemäße Leistungsfähigkeit (diese liegt knapp unter der Baureihe 1042 aus dem Jahre 1962 !) verzichtet?

13. Welche konkreten Pläne bzw. Vorarbeiten zur Beschaffung derartiger Fahrzeuge mit Wagenkastensteuerung ohne eigenen Antrieb zum Einsatz mit der Baureihe 1014 existieren derzeit und werden weiterverfolgt, seitdem sich der Plan, gemeinsam mit DB und SBB einige Schlafwagen-Talgo-Pendular Garnituren anzukaufen, bereits vor Jahren zerschlagen hat?
14. Ist es richtig, daß auch der andere vorgesehene Einsatzbereich der Baureihe 1014, grenzüberschreitende Züge in den 25kV/50 Hz – Bereich, nur mit Schwierigkeiten zustande kommt, da die fraglichen Bahnverwaltungen (Ungarn, Slowakei, Tschechien) nicht bereit sind, entsprechende Zahlungen für den Einsatz der 1014 auf ihren Gleisen an die ÖBB zu leisten, wenn nein, wieviele und welche Züge werden nach derzeitigem Stand konkret mit dieser Baureihe geführt werden?
15. Halten Sie angesichts dieser Situation die Beschaffung der im Vergleich etwa zur bewährten Reihe 1044 wesentlich teureren, aber kaum sinnvoll einsetzbaren Lokomotiven für zweckmäßig?
16. Ist es richtig, daß die Industrie, insbesondere die bei diesem Projekt federführende Firma SGP, vor rund einem Jahr den ÖBB eine etwas modifizierte Variante des seinerzeitigen 4012-Projektes um einen wesentlich niedrigeren Preis, nämlich rund 200 Mio.S anstelle der ursprünglich verlangten 350 Mio.S pro Stück angeboten hat?
17. Wie haben die ÖBB auf dieses Angebot reagiert, dies insbesondere auch im Hinblick auf die bereits angesprochene Untersuchung möglicher Einsatzgebiete?
18. Wie haben Sie auf dieses Angebot reagiert, zumal es sich hierbei zweifellos nicht nur um eine rein unternehmerische Entscheidung der ÖBB im 'Absatz'-Bereich handelt, da der Einsatz derartiger Fahrzeuge in mehrfacher Hinsicht Auswirkungen auf den Ausbau der Infrastruktur (teilweise notwendige Verbesserung der Oberbauqualität bzw. Priorität von Streckenbegradigungen beim Nichteinsatz derartiger Fahrzeuge) hat?

19. Wurde seitens der ÖBB oder Ihres Ministeriums eine Beteiligung Österreichs an dem schweizerisch-italienischen 'Pendolino'-Pool von Zweisystemfahrzeugen für den alpenquerenden Verkehr erwogen, was aufgrund der höheren Stückzahl zweifellos auch niedrigere Preise ermöglichen würde, wenn nein, warum nicht, wenn ja, mit welchem Ergebnis?
20. Ist Ihnen bekannt, daß durch den Einsatz ähnlicher Fahrzeuge der Typ X2000 der Firma ABB in der Relation Stockholm – Göteborg die Fahrzeit um ein Drittel auf 3 Stunden gesenkt und damit eine Steigerung des Marktanteils der Bahn von 38% auf 52% erzielt werden konnte und erscheint ihnen dieser Erfolg der SJ nicht auch in Österreich anstrebenswert?
21. Ist Ihnen bekannt, daß zur Zeit eine große Zahl von Bahnverwaltungen in- und außerhalb Europas (z.B. Schweiz, Finnland, USA) die Einführung von Zügen mit Wagenkastensteuerung zwecks Beschleunigung des Personenverkehrs ohne große Baumaßnahmen plant oder bereits durchführt?
22. Ist Ihnen bewußt, daß alleine der nunmehr in Angriff genommene Teil des 'Knotens Obersteiermark', der 'Galgenbergtunnel' rund 1,6 Mrd.S kosten und eine Fahrzeitverkürzung von wenigen Minuten bringen wird, während um den selben Betrag acht Triebwagengarnituren – bei weitem genug, um sämtliche Schnellzüge auf dieser Strecke damit zu führen – beschafft werden könnten, was erheblich größere Beschleunigungen vor allem im Bereich des Neumarkter Sattels erlauben würde?
23. Halten Sie es für vertretbar, angesichts bereits getätigter, gewaltiger Investitionen in die Vorarbeiten und Projektierung, die beinahe die Größenordnung des Anschaffungspreises einer Zugsgarnitur erreichen, sowie andererseits angesichts eines wesentlich günstigeren Angebotes das Projekt der Beschaffung von Fahrzeugen mit Wagenkastensteuerung, das zweifellos erhebliche Vorteile für den Fahrgäst brächte, nicht weiterzuverfolgen?

Wien, den 24. Jänner 1994