

II-6305 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR

MAG. VIKTOR KLIMA

Pr.Zl. 5905/29-4/92

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

2776 IAB

1992 -06- 10

ZU 2793 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Rosenstingl und Kollegen vom 9.4.1992,
Zl. 2793/J-NR/1992, "den Ankauf unzweckmäßiger
Prototypfahrzeuge durch die ÖBB"

Zum Allgemeinen:

Der "Waggon 2000" wurde als innovativer Prototyp von der österreichischen Fahrzeugindustrie entwickelt, wobei damit insbesondere auch die technische Kompetenz der österreichischen Industrie unter Beweis gestellt werden sollte.

Das innovative Konzept des "Waggon 2000" soll vor allem auch eine Abkehr vom traditionellen Design sowohl in der Außengestaltung als auch in der Innenarchitektur mit sich bringen. Diesbezüglich bestand seitens der Industrie auch eine freie Wahlmöglichkeit der Werkstoffe.

Die Präsentation des "Waggon 2000" erfolgte im Jahr 1987, wobei die Gesamtkosten der Entwicklung des Prototyps mit rd. 45 Mio S anzunehmen sind.

Der "Waggon 2000" wurde anlässlich diverser nationaler und internationaler Messeveranstaltungen präsentiert und darüberhinaus von den ÖBB im Rahmen von Sonderfahrten eingesetzt.

Entgegen der im Motiventeil getroffene Aussage erfolgte bis dato kein Ankauf des "Waggon 2000" durch die ÖBB.

Zur ebenfalls im Motiventeil erwähnten Triebfahrzeugreihe 2020 ist festzustellen, daß für die Entwicklung und Erprobung vollkommen neuer Fahrzeuge Erprobungsträger gefertigt werden müssen, deren Eignung nur im Zuge des praktischen Einsatzes festgestellt werden kann.

- 2 -

Das Triebfahrzeug der Reihe 2020 wurde als Prototyp im Rahmen unterschiedlicher Entwicklungen auf dem Sektor der Diesellokomotiven konstruiert.

Aufgrund der Erfahrungen im regelmäßigen Betrieb wurde von den ÖBB jedoch der praxistauglicheren Triebfahrzeugreihe 2143 der Vorzug gegeben, bei der darüberhinaus eine vereinfachte (und damit wartungsfreundlichere) Konstruktion der Aggregate realisiert werden konnte.

Die Triebfahrzeugreihe 2143 hat sich im übrigen bestens bewährt und bildet das Rückgrat der Zugförderung auf nicht elektrifizierten Strecken der ÖBB.

Das Triebfahrzeug der Reihe 2020 wurde in weiterer Folge von der österreichischen Fahrzeugindustrie modifiziert und als Serie "DX 50" mit einer Stückzahl von 50 Lokomotiven an Bulgarien verkauft.

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Ist es richtig, daß die ÖBB den "Waggon 2000" der Firmen SGP und Jenbacher um rund 20 Mio.S angekauft haben?"

Wie in der Beantwortung des Motiventeils ausgeführt, erfolgte bis dato kein Kauf des "Waggon 2000" durch die ÖBB.

Zwischen den ÖBB und der Fahrzeugindustrie wurden lediglich Verkaufsgespräche geführt.

Zu Frage 2:

"Ist es richtig, daß die Herstellerfirmen zunächst rund 30 Mio.S für dieses Prototypfahrzeug verlangten, obwohl anlässlich der Vorstellung im Jahr 1987 verlautbart wurde, dieses Fahrzeug würde den ÖBB unentgeltlich zur Verfügung gestellt?"

Den ÖBB wurde der "Waggon 2000" bisher für Einsätze kostenlos zur Verfügung gestellt.

- 3 -

Hinsichtlich einer unentgeltlichen Übereignung liegen allerdings keine Zusagen der Fahrzeugindustrie vor.

Zu Frage 3:

"Welcher Verwendungszweck ist für dieses Fahrzeug in Hinkunft vorgesehen?"

Ein zukünftiger Einsatz des "Waggon 2000" ist im Rahmen des Sonderverkehrs beabsichtigt.

Zu Frage 4:

"Welche Kosten werden durch die Behebung der zahlreichen technischen Mängel entstehen?"

Die Kosten für die Adaptierung des "Waggon 2000" im Hinblick auf eine künftige langfristige Einsatztauglichkeit betreffen Interna der entwickelnden Firmen.

Zu Frage 5:

"Wie wurde dieses Fahrzeug bisher verwendet und welche technischen Probleme traten dabei im einzelnen auf?"

Der Prototyp "Waggon 2000" wurde vorwiegend als Ausstellungsfahrzeug sowie im Sonderverkehr eingesetzt, wobei ein hohes Maß an Kundenakzeptanz registriert wurde.

Erforderliche Modifikationen ergeben sich insbesondere im Bereich der Einstiegstüren sowie der Toilettenanlagen (Einbau von geschlossenen WC-Anlagen im Hinblick auf höchstmögliche Umweltfreundlichkeit).

Zu Frage 6.

"In welchem Zeitraum erwarten Sie eine Amortisation der Investition aufgrund des künftigen Verwendungszwecks?"

Da bis dato keine Vereinbarung bezüglich einer Kaufsumme für den "Waggon 2000" getroffen wurde, kann hinsichtlich einer Amortisation zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Aussage getroffen werden.

- 4 -

Zu Frage 7:

"Welche Vorkehrungen werden Sie treffen, daß nicht auch in der Zukunft die ÖBB - und damit indirekt der Steuerzahler - durch Ankauf nicht benötigter und nicht bestellter Prototypfahrzeuge für die unternehmerischen Fehlentscheidungen der Fahrzeugindustrie aufkommen müssen?"

Aus der Beantwortung der vorgenannten Fragepunkte ergibt sich, daß für den "Waggon 2000" insbesondere im Rahmen des Sonderverkehrs sowie bei Ausstellungen zahlreiche Einsatzmöglichkeiten bestehen.

In diesem Zusammenhang ist auch die positive Wirkung auf das Image der ÖBB sowie der Fahrzeugindustrie aufgrund des innovativen Konzepts (insbesondere auch auf dem Gebiet des Designs) des "Waggon 2000" hervorzuheben.

Dies wird durch die überaus hohe Kundenakzeptanz bei den bisherigen Einsätzen dieses Wagens eindeutig bestätigt.

Wien, am 9. Juni 1992

Der Bundesminister

