



II- 3239 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

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

Pr.Zl. 5905/60-4/92

3358 /AB

1992 -09- 11

zu 3349 U

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Rosenstingl und Kollegen vom 13. Juli 1992,
Zl. 3349/J-NR/92, "Ankauf von Diesel-Pen-
dolino-Triebwagen für die Franz-Josefs-Bahn"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zum Motiventeil:

Das Zugpaar "Vindobona" wurde - entgegen der im Motiventeil der gegenständlichen parlamentarischen Anfrage getroffenen Aussage - in der Relation Wien - Berlin - Wien nicht eingestellt. Entsprechend den Zielsetzungen für einen internationalen hochqualifizierten Schnellzug erfolgt die Führung des "Vindobona" in der Relation Wien - Berlin - Wien seit Einführung der Fahrplanperiode ab 31. Mai 1992 auf der Nordbahn (über Hohenau), wobei in der CSFR der Großraum Brunn eingebunden werden konnte.

Zu den Fragen 1, 2, 6 und 7:

"Ist es richtig, daß für den Betrieb auf dem nicht elektrifizierten Abschnitt der Franz-Josefs-Bahn Dieseltriebwagen der Deutschen Bauart 610 beschafft werden sollen?

Wieviele derartige Fahrzeuge sollen beschafft werden und welches genaue Betriebsprogramm ist dabei vorgesehen?

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?

Wann ist nach derzeitigem Stand mit der Beschaffung von Elektrotriebwagengarnituren mit Wagenkastenheizung, die vor allem für den Betrieb auf den Steirischen Intercitylinien seit langem versprochen wurden, zu rechnen?"

- 2 -

Die ÖBB arbeiten an einem Konzept für den möglichen Einsatz von Diesel- und Elektrotriebwagen mit Wagenkastensteuerung.

Fahrzeuge mit Wagenkastenneigung eignen sich insbesondere für Einsatzgebiete mit topographisch bedingter kurvenreicher Streckenführung. Diese Voraussetzung trifft für die Franz-Josefs-Bahn insbesondere im Abschnitt zwischen Sigmundsherberg und Gmünd zu. Diesbezüglich haben die ÖBB - im Sinne einer umfassenden Attraktivierung des Verkehrsangebotes im Waldviertel - Überlegungen hinsichtlich einer Beschaffung von Fahrzeugen mit Wagenkastenneigung (entsprechend dem von der Deutschen Bundesbahn bereits erfolgreich eingesetzten Triebwagenzug VT 610 "Pendolino") angestellt.

Zu Frage 3:

"Ist es richtig, daß der Plan, derartige Fahrzeuge zu beschaffen, auf politischen Wunsch, nicht aber entsprechende Forderungen der ÖBB-Maschinendirektion zurückgeht?"

Der Einsatz von Fahrzeugen mit Wagenkastensteuerung ist bereits im Strategiekonzept der Österreichischen Bundesbahnen im Mai 1990 öffentlich angekündigt worden.

Zu Frage 4:

"Mit welchen Kosten und welchen Lieferfristen ist bei Beschaffung dieser Fahrzeuge zu rechnen?"

Die Verhandlungen mit dem Herstellerwerk sind derzeit im Gange, wobei eine Festlegung von Kosten und Lieferfristen erst nach Vorliegen einer Entscheidung hinsichtlich einer Bestellung dieser Garnituren möglich ist.

Zu Frage 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?"

- 3 -

Die Elektrifizierung der Franz-Josefs-Bahn im Abschnitt Sigmundsherberg - Gmünd ebenso wie die Elektrifizierung der Nordwestbahn im Abschnitt Hollabrunn - Retz wird fristgerecht fertiggestellt.

Wien, am 9. September 1992
Der Bundesminister

