



II-774 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR

MAG. VIKTOR KLIMA

Pr.Zl. 5905/69-4-1992

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

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Ansober, Freunde und Freundinnen vom
22.9.1992, Zl. 3489/J-NR/1992 "Pendolino
für die Franz-Josephs-Bahn"

3463/AB

1992 -11- 20

zu 3489 J

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Wann kam es im Verkehrsministerium im Frühjahr 1992 zu jener
Besprechung, in der der Grundsatzbeschluss auf Beschaffung des
Fiat Pendolinos gefällt wurde?

Wer waren die Teilnehmer dieser Besprechung?"

In der ÖBB gibt es bereits seit langem Überlegungen zum Ein-
satz von Triebwagen mit Wagenkasten neigung. Es ist daher in
einem Gespräch, an dem Bundeskanzler Dr. Vranitzky, mein Amts-
kollege Dkfm. Lacina sowie Vertreter der Region und ich teil-
nahmen, seitens Bahnfachleuten die Idee entstanden, zur Über-
brückung der Bauzeit zur Elektrifizierung der FJB einen Die-
sel-Triebwagen mit Wagenkasten neigung einzusetzen, falls eine
Weiterverwendung im Rahmen eines Gesamtkonzeptes sinnvoll ist.

Zu Frage 2:

"Wann wird die Elektrifizierung und der Ausbau der Franz-Jo-
sephs-Bahn abgeschlossen sein?

Welcher Gesamtkostenaufwand wird dafür kalkuliert?"

Die Elektrifizierung der Franz-Josephs-Bahn im Abschnitt Sig-
mundsherberg - Gmünd soll termingerecht bis Jahresende 1995
erfolgen.

Die Investitionskosten sind nach dem aktuellen Stand mit einem
Gesamtbetrag von ca. 1,26 Mrd. S zu veranschlagen.

- 2 -

Zu den Fragen 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 13 und 14:

"Ist es richtig, daß der Pendolino mit dem Abschluß des geplanten Ausbaus auf dieser Strecke nicht mehr vonnöten ist?"

Welche Lieferzeit wird für den Pendolino ab Bestellung kalkuliert?

In welchem konkreten Stadium befinden sich derzeit die geplanten Bestellungen?

Aufgrund welcher Verhandlungsprobleme kam es zu Verzögerungen bei der Bestellung?"

Wie lange könnte der Pendolino nach Meinung des Verkehrsministers auf der Franz-Josephs-Bahn eingesetzt werden?
Welche museale oder aktive Nachnutzung plant der Minister?

Welchen Preis verlangt Fiat für den Pendolino?
Ist dieses Offert als überhöht zu betrachten?

Welche Investitionen für neue Signale und sicherheitstechnische Einrichtungen wären auf der Franz-Josephs-Bahn für den Pendolino notwendig?
Ist es richtig, daß sich diese in einer Höhe von ÖS 270 Mio. zusätzlich bewegen würden?

Existieren weitere Verhandlungen für weitere Pendolino-Bestellungen für andere Bahnstrecken Österreichs?
Wenn ja, für welche, in welchen Stückzahlen, zu welchen Preisen und zu welchen Lieferterminen?

Hält der Verkehrsminister die Bestellung des Fiat Pendolino für die Franz-Josephs-Bahn für verantwortbar, wo es doch erst dann zur Lieferung der Überbrückungshilfe kommen könnte, wenn die Elektrifizierung abgeschlossen sein sollte?

Wird der Verkehrsminister diesen Schildbürgerstreich unterbinden?"

Die ÖBB prüft, die Einsatzmöglichkeiten von Dieseltriebwagen mit Wagenkastenneigung auf österreichischen Strecken und wird ein Gesamtkonzept vorlegen. An der Erstellung dieses Berichts wird derzeit seitens der ÖBB gearbeitet.

Erst nach dessen Fertigstellung werden Bestellungen mit Preisen und Lieferfristen vereinbart.

Im Zuge der durchgehenden Elektrifizierung der Franz-Josephs-Bahn erfolgen selbstverständlich entscheidende Verbesserungen

- 3 -

der Infrastruktur und somit auch der Sicherungstechnik, um den steigenden Anforderungen bei elektrischer Zugförderung gerecht werden zu können.

Die in der vorliegenden parlamentarischen Anfrage genannte Summe von 270 Mio. S an sicherungstechnischen Investitionen ist nach Angabe der ÖBB für einen Pendolinoeinsatz nicht erforderlich.

In Anbetracht des erfolgreichen Einsatzes von Diesel-Pendolini der Baureihe VT 610 durch die Deutsche Bundesbahn erscheint die in diesem Fragepunkt getroffene Bemerkung "Schildbürgerstreich" für die derzeitigen Untersuchungen der ÖBB hinsichtlich einer umfassenden Attraktivierung des Verkehrsangebotes durch Triebwagen mit Wagenkasteneneigung nicht nachvollziehbar.

Zu Frage 10:

"Die Erfahrungen der ÖBB mit Fiat bezüglich Pendolinos sind als nicht allzu gut zu bezeichnen. Aufgrund welcher Entwicklungen wurden die Bestellabsichten für den Pendolino vor zwei Jahren nicht realisiert?

Wie ist der Verhandlungsstand bezüglich der nötigen Stornogebühren?

Welche Stornohöhe verlangt Fiat?"

Die im gegenständlichen Fragepunkt getroffene Annahme ist seitens der ÖBB nicht nachvollziehbar. Wie mir die ÖBB berichten, erfolgte - entgegen der in diesem Fragepunkt getroffenen Annahme - seitens der ÖBB kein Storno.

Zu Frage 12:

"Kam es im Rahmen der Planungen und Überlegungen für einen Fiat-Pendolino-Erwerb für die Franz-Josephs-Bahn zu politischen Interventionen oder Vorsprachen?"

Die positiven Erfahrungen der Deutschen Bundesbahn (DB) mit dem Diesel-Triebwagenzug VT 610 ("Pendolino") auf der Strecke

- 4 -

Nürnberg - Hof/Bayreuth sind für die derzeitigen Überlegungen der ÖBB hinsichtlich eines Einsatzes dieses Fahrzeuges auf der Franz-Josefs-Bahn maßgeblich.

Es waren somit für die ÖBB keine politischen Interventionen ausschlaggebend.

Wien, am 18. November 1992

Der Bundesminister

