



II-7967 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. 5905/74-4-92

3539/AB

ANFRAGEBEANTWORTUNG

1992 -12- 07

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Parnigoni und Genossen vom 7. Oktober 1992,
Nr. 3541/J-NR/1992, "Beschleunigung des Zug-
verkehrs auf der Franz-Josefs-Bahn"

ZU 3541/J

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Warum wurde der schwedische X-2000-Typ bisher im öster-
reichischen Streckennetz nicht erprobt?"

Im Oktober und November 1988 fanden auf einem österreichischen
Streckenabschnitt Meß- und Versuchsfahrten mit dem italieni-
schen Pendolino und dem spanischen Talgo statt.

Die ÖBB wandten sich auch an die Schwedischen Staatseisen-
bahnen (SJ) mit dem Ersuchen, den X15 (an sich ein Meß-
fahrzeug, hinsichtlich der Drehgestelle jedoch ein Proto-
typ des X2000) für Meßfahrten zur Verfügung gestellt zu be-
kommen. Diesem Wunsch wurde nicht entsprochen, da der X15 nach
Ansicht der SJ mit dem X2000 nicht vergleichbar wäre.

Aus zeitlichen Gründen fiel daher damals die Wahl auf das aus
Sicht der ÖBB besser einsetzbare FIAT-System. Vor allem die
positiven Erfahrungen der Deutschen Bundesbahn mit dem Diesel-
Triebwagenzug VT 610 ("Pendolino") auf der Strecke Nürnberg -
Hof/Bayreuth waren für die Überlegungen der ÖBB hinsichtlich
eines möglichen Einsatzes dieses Fahrzeuges auf dem ÖBB-Netz
ausschlaggebend.

- 2 -

Zu Frage 2:

"Halten Sie es angesichts der bis 1995 abzuschließenden Elektrifizierung nicht für sinnvoller, angesichts der enormen Vorteile (Fahrzeitverkürzung) auf der Franz-Josefs-Strecke ein Jahr später elektrische Neigekastenzüge anstatt des geplanten Diesel-Pendolinos einzusetzen?

Sollte die Anschaffung des Diesel-Pendolinos nicht noch einmal überprüft werden?"

Wie ich bereits mehrmals ausgeführt habe, werden die ÖBB für den Einsatz von Diesel-Pendolini ein Gesamtkonzept vorlegen. Erst danach kann über eine Bestellung und über die Einsatzpläne eine definitive Entscheidung getroffen werden.

Der Einsatz von elektrisch betriebenen Fahrzeugen mit Wagenkasteneneigung nach der Elektrifizierung der Franz-Josefs-Bahn wird gesondert überprüft werden, wobei eines der Hauptaugenmerke sicherlich die Wirtschaftlichkeit eines solchen Einsatzes sein wird.

Zu Frage 3:

"Ergeben sich außer auf der Strecke der Franz-Josefs-Bahn in Österreich nicht auch weitere Möglichkeiten für den X-2000-Typ, da im Gegensatz zu allen anderen Systemen die radial einstellbaren Achsen von Triebkopf und Reisezugwagen besonders gleisschonend sind?

Das bisher von den ÖBB gegen einen X-2000-Einsatz in Österreich vorgebrachte Argument der zu großen Wagenkasten-umgrenzung (4 cm größer als ICE der Deutschen Bahn) käme zumindest auf der nur eingleisigen Franz-Josefs-Bahn-Strecke jedenfalls kaum zum Tragen; desgleichen wäre sicher der Bau schmalerer ICE-Normgerechter X-2000-Typen denkbar.

Da die Beschaffung des rollenden Materials der ÖBB grundsätzlich im Hinblick auf die Verwendbarkeit auf mehreren Strecken erfolgt und überdies bei erhöhtem Aufkommen auf der FJB die Notwendigkeit einer späteren selektiven zweigleisigen Wieder

- 3 -

errichtung unter Ausnützung der vorhandenen Trasse von vorneherein nicht ausgeschlossen werden kann, spielt das Lichtraumprofil des Fahrparks sehr wohl eine Rolle. Bei Fahrten auf anderen Strecken (Abstellungen, Überstellungen etc.), wären jedenfalls Lademaßüberschreitungen in Kauf zu nehmen. Pläne für die Umkonstruktion des Wagenkastens auf das bei den ÖBB verwendete Umgrenzungsprofil sind dem Vernehmen nach bereits vorhanden. Entsprechende Konstruktionsunterlagen liegen den ÖBB nicht vor.

Wien, am 3. Dezember 1992
Der Bundesminister

