



II-~~8257~~⁸²⁵⁷ 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. 5905/89-4-92

3680/AB
4. Jan. 1993
3718/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Rosenstingl und Kollegen vom 4. November 1992,
Zl. 3718/J-NR/1992, "Beschaffung von Fahrzeugen
mit Wagenkastenneigung durch die ÖBB"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 18, 19 und 20:

"Für welche Relationen wurde bisher der Einsatz von Fahrzeugen mit Wagenkastenneigung erwogen?"

Ist es richtig, daß zur Zeit weiterhin der Plan verfolgt wird, Dieseltriebwagen mit Wagenkastenneigung System "Pendolino" analog der DB-Baureihe 610 für eine Tagesrandverbindung Wien-Gmünd für das letzte Jahr des Dieselbetriebs (1994/95) auf der Franz-Josefs-Bahn zu beschaffen?

Welche Kosten sind, ausgehend von den Erfahrungen der DB, bei Beschaffung dieser Fahrzeuge insgesamt, inclusive der notwendigen Investitionen in die Infrastruktur, zu erwarten und wie verhält sich Erhaltungsaufwand, Lieferfrist und Anschaffungskosten dieser Fahrzeuge (DB 610) im Vergleich zu den derzeit in Österreich beschafften Triebwagen 5147/5047?

Welche Pläne zur Beschaffung von Zügen mit Wagenkastenneigung für welche Einsatzgebiete werden zur Zeit seitens der ÖBB weiterverfolgt, welche Systeme stehen dabei zur Diskussion und wann ist gegebenenfalls mit einer Beschaffung zu rechnen?"

Wie ich bereits mehrmals - auch in Parlamentarischen Anfragen - ausgeführt habe, prüft die ÖBB 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 kann über eine Bestellung und über die Festlegung bezüglich der Kosten und Stückzahlen von Diesel-Pendolino eine definitive Entscheidung getroffen werden und mit Triebwagen der Reihen 5047 und 5147 ein Kosten- und Lieferfristenvergleich angestellt werden.

Zu Frage 2:

"Welche Systeme befinden sich derzeit weltweit in jeweils welcher Stückzahl im Einsatz?"

Fundierte Aussagen über den Einsatz von Fahrzeugen mit Wagenkasten­neigung können für den europäischen Raum getroffen werden. Folgende Systeme befinden sich derzeit im Einsatz:

- 15 Stück ETR 450 in Italien
- 9 Stück X 2000 in Schweden
- 10 Stück VT 610 in Deutschland
- 515 Wagen TALGO Pendular in Spanien, Schweiz, Italien und Frankreich

Dabei sind die ersten drei Fahrzeugarten mit einer aktiven und der Talgo mit einer passiven Wagenkasten­neigung ausgerüstet.

Zu Frage 3:

"Welche Systeme wurden in Österreich bislang auf welchen Strecken erprobt und aufgrund welcher Entscheidungs­grundlagen erfolgte diese Auswahl?"

Im Oktober und November 1988 wurden auf der Südbahnstrecke zwischen den Bahnhöfen Knittelfeld und St. Veit/Glan Meß­fahrten mit dem System Pendolino und dem System Talgo durchgeführt.

- 3 -

Für die Streckenauswahl war maßgeblich, daß dieser Abschnitt repräsentativ für eine bogenreiche, österreichische Hauptstrecke ist und auf einer zweigleisigen Strecke Meßfahrten betrieblich leichter abgewickelt werden können.

Als Entscheidungsgrundlage für die Auswahl dieser Systeme zu Testzwecken, diente der damals bereits erfolgte kommerzielle Einsatz im Ausland.

Zu Frage 4:

"Welche Ergebnisse brachten diese Versuchsfahrten, insbesondere:

- a. Welche Fahrzeiterparnis wäre mit jeweils welchem System auf den getesteten oder anderen möglichen Einsatzstrecken zu erzielen?
- b. Welche Kosten würde die Beschaffung je Garnitur der verschiedenen Systeme etwa verursachen?
- c. Welche Investitionen in die Infrastruktur, die nicht ohnedies im Rahmen der Modernisierung durchgeführt werden müssen, wären für den Betrieb dieser verschiedenen Züge erforderlich?
- d. Welcher zusätzliche Oberbauerhaltungsaufwand ergibt sich aus dem Einsatz derartiger Spezialzüge infolge der höheren Kurvengeschwindigkeit?"

Zu a:

Fahrzeiterparnis beim Pendolino 9 - 14 % und beim Talgo 4 - 8 %.

Zu b:

Wie ich schon zu Fragepunkt 1 ausgeführt habe, prüfen die ÖBB ob, wann und wo diese VT 610 eingesetzt werden. Erst dann können Preise (in Abhängigkeit vom Bestellumfang) verhandelt werden.

Die Kosten des Talgo hätten sich auf 400 Mio S pro Garnitur belaufen.

Zu c und d:

Investitions- und Erhaltungskosten sind stark streckenabhängig (Untersuchung nur im Einzelfall möglich). Die Qualität der Strecken, die von Zügen mit aktiver Wagen-

- 4 -

kastenneigung-Technik befahren werden, muß hinsichtlich des Oberbaus den Qualitätsansprüchen von Strecken wie z.B. der West- und Südbahn gerecht werden.

Da zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch kein definitives Ergebnis hinsichtlich der Einsatzgebiete vorliegt, kann bezüglich dieser Kosten keine Festlegung getroffen werden.

Zu Frage 5:

"Ist es richtig, daß nach den Erprobungen derartiger Züge vor einigen Jahren die gemeinsame Beschaffung dreier Schlafwagenzüge System "Talgo Pendular" durch ÖBB, SBB und DB vorgesehen war, diese aber bis heute nicht erfolgte, wenn ja,
a. welche Gründe waren dafür maßgeblich?
b. Ist die Realisierung dieses gemeinsamen Projekts in der Zukunft zu erwarten?"

Der Einsatz von Schlafwagenzügen des Systems Talgo Pendular wurde seinerzeit nur als Interimslösung in Erwägung gezogen. Die zwischenzeitige Realisierung des Hotelzugprojektes (Beteiligte Bahnverwaltungen: DB, SBB, ÖBB) läßt keine Beschaffung dieser Schlafwagenzüge mehr wahrscheinlich erscheinen.

Zu den Fragen 6, 7, 9 und 10:

"Ist es richtig, daß nach den Probefahrten die Festlegung auf das italienische "Pendolino"-System, das wesentlich teurer als das spanische "Talgo-Pendular"-System ist, bei ÖBB und DB mit dem Hauptargument erfolgten, das Bremssystem System "Talgo" sei unzureichend (fehlende Magnetschienenbremsen)?

Ist es weiter richtig, daß dieses technische Problem bei der neueren Generation von Zügen System "Talgo" bereits gelöst ist, die mitteleuropäischen Bahnverwaltungen aber dennoch weiter das teure System "Pendolino" favorisieren, wenn ja, - soweit es die ÖBB betrifft - warum?

Welche genauen technischen Unterschiede waren für die seinerzeitige Festlegung der ÖBB auf das System "Pendolino" anstelle der preisgünstigeren Konkurrenzprodukte für einen allfälligen Kauf derartiger Züge maßgeblich?

Welche allfälligen sonstigen Gründe waren für diese Wahl maßgeblich?"

- 5 -

Die Problematik der Magnetschienenbremse stellt einen entscheidenden Nachteil des Systems Talgo Pendular dar, wobei nach den Informationen der ÖBB bisher keine zufriedenstellende Lösung möglich war.

Weiters waren folgende technische Unterschiede maßgeblich:

- das System Gliederzug, das einerseits nur eine starre Zugbildung zuläßt und bei dem andererseits kein Wendezugbetrieb möglich ist
- zum damaligen Zeitpunkt war kein Triebfahrzeug verfügbar, welches bei den erhöhten Seitenbeschleunigungen die max. zulässige Gleisbeanspruchung eingehalten hätte
- das auf österreichischen Strecken für Geschwindigkeiten > 140 km/h erforderliche Bremsausmaß wurde vom Talgo nicht erreicht
- bei gleicher Seitenbeschleunigung in Gleisebene, ist die auf den Reisenden wirkende Fliehkraft (Komfortkriterium) bei einem passiven Neigesystem wie es der Talgo besitzt, um ca. 20 - 30 % höher
- das damals festgelegte Anforderungsprofil für eine solche Fahrzeuggeneration (z.B. V max. 200 km/h mit der erforderlichen Druckertüchtigung) wurde vom Talgo nicht erfüllt.

Zu Frage 8:

"Ist es richtig, daß der Transport der Versuchszüge System "Talgo" zu den Probefahrten in Deutschland und Österreich auf LKW durchgeführt werden mußte, da die französischen Eisenbahnen SNCF, auf deren Schienennetz Spurwechsel-Talgos planmäßig verkehren, die Durchfahrt aus undurchsichtigen, jedenfalls nicht im technischen Bereich liegenden, Gründen verweigerten?"

Die Testfahrten in Österreich erfolgten im Anschluß an jene der DB. Die Organisation der Überstellung wurde direkt von der Firma Talgo übernommen und durchgeführt.

- 6 -

Zu Frage 11:

"Können Sie mit Sicherheit ausschließen, daß es Interventionen durch Personen, die dem Fiat-Konzern, der die Lizenzen für das "Pendolino"-System besitzt, nahestehen, beispielsweise den SPÖ-Abgeordneten Parnigoni, in Ihrem Ministerium oder bei den ÖBB zugunsten einer Beschaffung von Fahrzeugen nach dem "Pendolino"-System gab oder gibt?"

Die positiven Erfahrungen der Deutschen Bundesbahn (DB) mit dem Diesel-Triebwagenzug VT 610 ("Pendolino") auf der Strecke Nürnberg - Hof/Bayreuth waren für die Überlegungen der ÖBB hinsichtlich eines Einsatzes dieses Fahrzeuges auf der Franz-Josefs-Bahn maßgeblich.

Mir sind keine Interventionen durch Personen, die dem Fiat-Konzern nahestehen, bekannt. Mir wurde auch seitens der ÖBB darüber nichts berichtet.

Zu den Fragen 12, 13, 14 und 15:

"Ist es richtig, daß vor einigen Jahren die heimische Fahrzeugindustrie im Auftrag der ÖBB bereits einen auf die speziellen österreichischen Verhältnisse abgestimmten Elektrotriebwagen (Reihe 4012) konstruiert hatte, der in zunächst 3 Exemplaren beschafft werden sollte, um in der Steiermark den Intercity-Verkehr zu beschleunigen?"

Welche Gründe waren dafür maßgeblich, daß bis heute keine derartigen Fahrzeuge beschafft wurden?

Ist es richtig, daß diese Züge mehrere hundert Millionen Schilling pro Stück gekostet hätten bzw. wie hoch wären die Kosten für diese Fahrzeuge gewesen und welchen Anteil davon machten Lizenzgebühren für die Firma Fiat aus?

Ist es richtig, daß im Zusammenhang mit der nicht erfolgten Beschaffung dieser Fahrzeuge Stornogebühren in Millionenhöhe an die Fahrzeugindustrie bezahlt werden mußten, wenn ja, in welcher Höhe?"

Aufgrund des kalkulierten Anschaffungspreises der Fahrzeugindustrie pro Garnitur (bei Abnahme von drei Einheiten), wurde bis dato keine Bestellung getätigt. Derzeit erfolgt

- 7 -

seitens der Industrie die Ausarbeitung eines neuen Angebotes, wobei eine deutliche Reduktion des Kaufpreises zu erwarten ist. Nach Vorlage dieses Angebotes wird die weitere Vorgangsweise getroffen werden. Bis dato erfolgte seitens der ÖBB kein Storno.

Zu Frage 16:

"Ist es richtig, daß die ÖBB seinerzeit unter anderem deshalb die Modernisierung der bereits zur Ausmusterung vorgesehenen, veralteten Lokomotivbaureihe 1046 begannen, um im Hinblick auf den Einsatz von lokbespannten Zügen mit Wagenkastenneigung ein Triebfahrzeug mit geringerer Achslast zur Verfügung zu haben?"

Die Modernisierung der Triebfahrzeug-Reihe 1046 erfolgte aus erhaltungstechnischen Überlegungen, da sich für die Bespannung von Regionalzügen auch zukünftig ein wirtschaftliches Einsatzgebiet anbietet.

Die ÖBB teilen mir mit, daß ein Einsatz der Triebfahrzeug-Reihe 1046 vor Zügen mit Wagenkastenneigung nie vorgesehen war, da diese Lokomotiven mit einer Stundenleistung von 1600 kW und einer Höchstgeschwindigkeit von nur 125 km/h das Betriebsprogramm zukünftiger Wagenkastenneigung-Züge nicht abdecken könnten.

Zu Frage 17:

"Welche Kosten verursacht eine Hauptausbesserung mit Umbau der Reihe 1046 und wie lange werden diese Fahrzeuge aus den 50er Jahren danach voraussichtlich noch eingesetzt werden?"

Die Kosten für eine Hauptausbesserung mit Umbau für Triebfahrzeuge der Reihe 1046 belaufen sich auf 8,7 Mio S. Für entsprechend modernisierte Triebfahrzeuge rechnen die ÖBB derzeit mit einer Einsatzdauer von 15 Jahren.

Wien, am 23. Dezember 1992

Der Bundesminister

