



II- 8608 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. 5905/97-4-92

3840 IAB

1993 -02- 0 1

**ANFRAGEBEANTWORTUNG**

zu 3875 IJ

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg. Peter und  
Kollegen vom 2. Dezember 1992, Nr. 3875/J-NR/1992,  
"Beschaffung neuer Zahnradampflokomotiven Reihe 999.2"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

Welche Erfahrungen wurden im Zuge des Probebetriebs mit der neuen Zahnradampflokomotive 999.201 auf der Schneebergbahn gemacht und ist aufgrund dieser Erfahrungen eine Weiterbeschaffung geplant, wenn ja, in welchem Zeitraum?"

Seitens der ÖBB ist eine umfassende Modernisierung des Triebfahrzeugparks der Zahnradbahnen auf Schafberg und Schneeberg vorgesehen.

Zu diesem Zweck wurde der Prototyp einer Heißdampflokomotive bei der Zahnradbahn auf dem Schneeberg im Jahr 1992 erprobt.

Es handelt sich bei der Heißdampflokomotive um eine Neukonstruktion, die bereits auf Schweizer Zahnradbahnstrecken im Einsatz steht.

Bei den ÖBB wird die Erprobung des Prototyps im Jahr 1993 fortgesetzt, wobei umfassende Erfahrungswerte am Ende dieses Erprobungszeitraumes vorliegen werden.

Die derzeitigen Investitionsplanungen der ÖBB sehen eine Beschaffung von Heißdampflokomotiven in Serie vor. Die finanziellen Mittel werden sinnvollerweise nach erfolgreichem Abschluß der Erprobung budgetiert.

Zu Frage 2:

*"Ist es geplant, auch auf der Schafbergbahn einen Probebetrieb sowie einen Einsatz bei den Jubiläumsfeierlichkeiten "100 Jahre Schafbergbahn" im Jahre 1993 mit der 999.201 durchzuführen, wenn ja wann, wenn nein, warum nicht?"*

*Nach dem derzeitigen Stand der Planungen beabsichtigen die ÖBB, den Prototyp der Heißdampflokomotive zum Jubiläum "100 Jahre Schafbergbahn" probeweise einzusetzen.*

Zu Frage 3:

*"Welche Gründe waren für die lange Verzögerung der Lieferung maßgeblich, falls diese auf Herstellerseite lagen, gab es eine Pönalevereinbarung zwischen den ÖBB und dem Hersteller?"*

*Wie bereits oben festgestellt, handelt es sich bei der Heißdampflokomotive um eine vollkommen neue Konstruktion. Im Zuge der Entwicklungsphase waren naturgemäß Erprobungen von Komponenten (Aggregaten) der Dampflokomotive erforderlich, wobei die Erprobungszeiträume im Entwicklungsstadium im vorhinein nicht exakt feststellbar sind.*

*Im Hinblick auf die grundsätzliche Problematik bei der Prototypentwicklung wurde kein Pönale vorgesehen.*

Zu Frage 4:

*"Wie hoch waren die Kosten für die Beschaffung der neuen Dampflok sowie der zugehörigen Waggons?"*

*Die Kosten für die Beschaffung der neuen Zahnradlokomotive betragen 14,7 Mio Schilling. Die zugehörigen Vorstellwagen wurden zu je 3,6 Mio S in Auftrag gegeben.*

Zu Frage 5:

*"Ist es richtig, daß für den Fall einer Bestellung weiterer Exemplare in der nächsten Zeit seitens des Herstellers eine erhebliche Preisreduktion angeboten wurde, wenn ja, wie sieht dieses Angebot genau aus und in welcher Form wird es genutzt?"*

*Die abschließende Entscheidung bezüglich einer Serienbestellung wird sinnvollerweise erst nach Abschluß der Erprobungsphase getroffen. Das nach Ablauf der*

- 3 -

*Erprobung zu erstellende, modifizierte Lastenheft wird die Basis für das Offert einer Lokomotivserie seitens des Lieferunternehmens bilden.*

*Ein konkreter Lieferpreis bzw. eine allfällige Preisreduktion für die Serienexemplare können daher zum jetzigen Zeitpunkt nicht genannt werden.*

Zu Frage 6:

*"Wie hoch war der Betriebsabgang der Schafberg- bzw. der Schneebergbahn im einzelnen jeweils in den letzten 10 Jahren?"*

*Ich darf auf die dieser Beantwortung angeschlossene Beilage 1 verweisen.*

Zu Frage 7:

*"Welche Kosten entfielen in den letzten 10 Jahren bei der Schafberg- bzw. der Schneebergbahn im einzelnen jeweils auf Personal, Erhaltungsaufwand für Strecke und Fahrzeugmaterial sowie sonstige Positionen, welche Einnahmen konnten lukriert werden?"*

*Ich darf auf die Beilage 2 verweisen, wobei ich folgende Bemerkungen hinzufügen möchte:*

*Die Kosten der Erhaltung umfassen außer denen für Strecke und Fahrpark auch jene für Hochbauten, maschinelle Anlagen und dgl.*

*Bei den in der Spalte Erlöse ausgewiesenen Beträgen sind die Verkehrserlöse bzw. ab dem Jahr 1985 die Verkehrserlöse einschließlich der Erlöse aus der Nebenbahnverordnung berücksichtigt.*

Zu Frage 8:

*"Wird, entsprechend den Forderungen der Kurdirektion St. Wolfgang, ein bedarfsweiser Winterbetrieb bis zur Sonnenterrasse Schafbergalm, wofür aus technischen Gründen angeblich die neuen Lokomotiven erforderlich sind, eingerichtet, wenn ja, wann, wenn nein, warum nicht?"*

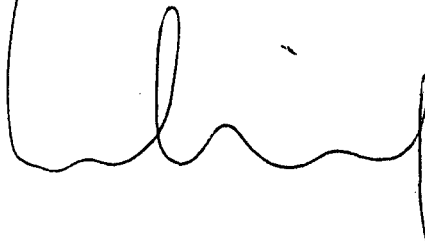
*Die Österreichischen Bundesbahnen sind als Betreiber der Schafbergbahn zu einer*

- 4 -

*Investitionen erfordert und dessen wirtschaftlicher Erfolg derzeit nicht prognostiziert werden kann, ist daher nur auf Risiko und mit Investitionsbeteiligung der Interessenten möglich.*

*Eine diesbezügliche Zusage der Gemeinde St. Wolfgang sowie der örtlichen Fremdenverkehrswirtschaft liegt jedoch bis dato nicht vor.*

Wien, am 29. J<sup>u</sup>ni 1993  
Der Bundesminister



## Beilage 1

## Verlust der Bergbahnen

Jahr	Schafberg	Schneeberg
	in Mio. S	
1982	- 6,9	- 20,2
1983	- 4,1	- 22,3
1984	- 8,5	- 21,7
1985	- 7,7	- 20,6
1986	- 10,1	- 21,0
1987	- 9,4	- 19,9
1988	- 7,9	- 20,8
1989	- 8,6	- 17,3
1990	- 7,5	- 19,9
1991	- 7,1	- 19,3

**Schneebergbahn**

<b>Jahr</b>	<b>Personalkosten</b>	<b>Erhaltung für Strecke und Fahrzeuge sowie sonstige Positionen einschl. anteiligen Personalkosten</b>	<b>Erlöse</b>
1982	15.392	7.387	5.619
1983	16.784	10.090	5.931
1984	16.581	10.465	5.556
1985	15.718	9.073	15.966
1986	16.149	11.243	28.130
1987	16.650	10.089	28.313
1988	17.875	11.583	33.231
1989	16.009	9.304	26.413
1990	15.939	9.916	27.260
1991	17.846	10.588	29.557

**Anmerkung**

Die Personalkosten und die oben (gemäß der Anfrage) gewünschten Erhaltungskosten (für Strecke und Fahrzeuge sowie sonstige Positionen) sind nicht addierbar, da in der Erhaltung naturgemäß auch Personalkosten enthalten sind (!).

Schafbergbahn

<i>Jahr</i>	<i>Personalkosten</i>	<i>Erhaltung für Strecke und Fahrzeuge sowie sonstige Positionen einschl. anteiligen Personalkosten</i>	<i>Erlöse</i>
1982	12.095	8.287	14.567
1983	12.194	7.499	15.810
1984	13.451	8.102	13.476
1985	14.029	7.958	20.237
1986	15.807	8.370	27.027
1987	17.335	7.970	27.624
1988	16.044	7.802	28.415
1989	15.224	8.937	27.454
1990	16.241	8.367	28.391
1991	15.616	8.679	28.337

Anmerkung

Die Personalkosten und die oben (gemäß der Anfrage) gewünschten Erhaltungskosten (für Strecke und Fahrzeuge sowie sonstige Positionen) sind nicht addierbar, da in der Erhaltung naturgemäß auch Personalkosten enthalten sind (!).