



II- 10942 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
Telefax 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Z1. 5905/53-4-93

4959 /AB

1993-08-17

zu 4989 /J

I.

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Renoldner, Freunde und Freundinnen vom 17.6.1993,
Z1. 4989/J-NR/1993 "Entwicklung und Nutzung der
Lokomotive der Baureihe 1822 für den ÖBB-Verkehr
zwischen Innsbruck und Lienz"

Gemäß Art. 52 Abs. 1 B-VG und § 90 erster Satz des Geschäftsordnungsgesetzes 1975 ist der Nationalrat befugt, die Geschäftsführung der Bundesregierung zu überprüfen, deren Mitglieder über alle Gegenstände der Vollziehung zu befragen und alle einschlägigen Auskünfte zu verlangen. § 90 zweiter Satz des Geschäftsordnungsgesetzes 1975 präzisiert die "Gegenstände der Vollziehung" - also die Gegenstände des Fragerechtes - unter Verwendung des Wortlautes des § 2 Abs. 3 des Bundesministerien-gesetzes 1973. Demgemäß sind darunter zu verstehen: "Regierungs-akte, Angelegenheiten der behördlichen Verwaltung oder der Verwaltung des Bundes als Träger von Privatrechten."

Für den Umfang der Pflicht zur Beantwortung einer parlamentarischen Anfrage ist daher vor allem von Bedeutung, ob die Frage einen "Gegenstand der Vollziehung" betrifft.

Das in Art. 52 Abs. 1 B-VG niedergelegte Fragerecht und die ihm korrespondierende Informationspflicht sollen die Volksvertretung in die Lage versetzen, sich ein Urteil darüber zu bilden, ob die Regierungsgeschäfte den von der Volksvertretung beschlossenen Gesetzen gemäß, desgleichen aber, ob sie darüber hinaus auch den politischen Intentionen der Volksvertretung entsprechend geführt werden. Sie finden daher ihre Grenze in den Ingerenzmöglichkeiten, über die die Bundesregierung und ihre einzelnen Mitglieder in ihrem jeweiligen Wirkungsbereich verfügen.

Eine parlamentarische Anfrage im Zusammenhang mit einem im Eigentum des Bundes stehenden Unternehmen ist damit so weit vom Interpellationsrecht gemäß Art. 52 Abs. 1 B-VG ("Vollziehung des Bundes") erfaßt, als in den Organen dieser Unternehmen Verwaltungsorgane tätig werden. Konsequenterweise unterliegen daher auch nur die Handlungen von Verwaltungsorganen in den Organen von Unternehmen der parlamentarischen Interpellation.

Nicht vom Interpellationsrecht umfaßt sind jedoch Handlungen, die von geschäftsführenden Unternehmungsorganen selbst gesetzt werden.

- 2 -

Ihre Fragen 8 - 10 beziehen sich ausschließlich auf Handlungen von Unternehmensorganen und wären daher auch von diesen zu beantworten.

Ich habe diese Fragen an die ÖBB weitergeleitet. Die entsprechende Stellungnahme darf ich Ihnen in der Beilage zur Kenntnis bringen.

Zu den Fragen 1 - 7 und 11 - 13 nehme ich wie folgt Stellung:

Zu Frage 1:

"Welche Mittel wurden seitens der österreichischen Bundesbahnen bzw. des Bundes in die Elektrifizierung der genannten Strecke investiert?"

Für die Elektrifizierung der Strecke Abzweigung Lendorf (nächst Bf Spittal-Millstättersee) - Staatsgrenze (nächst Bf San Candido/Innichen) wurden 1,167 Mrd S investiert.

Zu den Fragen 2 und 5:

"Welche Mittel wurden in die Entwicklung der Lokomotive Baureihe 1822 investiert?"

Bis wann und mit welchem voraussichtlichen Investitionsbedarf rechnen Sie mit einer definitiven Inbetriebnahme dieser Lokomotive?"

Bei den Prototypen der Triebfahrzeugreihe 1822 sind anteilige Entwicklungskosten in Höhe von rd. 13,7 Mio S von den ÖBB zu tragen.

Diese Prototypen sind bereits derzeit einsetzbar.

Zu den Fragen 3 und 4:

"Welche technischen Pannen sind bei der Entwicklung dieser Lokomotive aufgetreten?"

Wie ist der Stand bei der Entwicklung einer für die Stromumschaltungen geeigneten Lokomotive?"

Der gesamte mechanische Teil der Prototypen der Zweisystemlokomotive 1822 konnte termingerecht fertiggestellt werden. Darüber hinaus wurden bei der elektronischen Steuerung zum Teil vollkommen neue Wege beschritten. So waren teilweise wesentlich zeitaufwendigere Forschungs- und Entwicklungsprozesse erforderlich, als ursprünglich prognostiziert.

- 3 -

Sowohl auf dem Wechselstromnetz der ÖBB, als auch auf dem Gleichstromnetz der Italienischen Staatsbahnen (FS) wurden nunmehr bereits eingehende Probefahrten durchgeführt, wobei eine zufriedenstellende Praxistauglichkeit festgestellt wurde.

Zu Frage 6:

"Warum war es nicht möglich, unter Verwendung deutschen know how's oder durch Ankauf deutscher Lokomotiven ohne eine derartige Verzögerung zu einer funktionierenden Lokomotive für beide Strombereiche zu kommen?"

An der Entwicklung der Triebfahrzeugreihe 1822 waren führende Unternehmen der internationalen Fahrzeugindustrie beteiligt. Darüberhinaus erfolgte die Entwicklung der Baureihe 1822 im Einvernehmen mit der Deutschen Bundesbahn (DB) und den Italienischen Staatsbahnen (FS).

Wie bereits ausgeführt, ist die Funktionsfähigkeit der bestehenden Prototypen in vollem Umfang gegeben.

Zu Frage 7:

"Stimmen Sie der Ansicht zu, daß die Fahrzeit von Innsbruck nach Lienz damit um eine Stunde verkürzt werden könnte?"

Wie mir die ÖBB mitteilen, ist eine Fahrzeitverkürzung im Ausmaß von 1 Stunde infolge der topographischen Verhältnisse sowie der Einleisigkeit der Strecke zwischen Lienz und Fortezza-Franzensfeste auch mit Zweisystemtriebfahrzeugen nicht realisierbar.

Zu Frage 11:

"Welche freien Transportkapazitäten für Frachten halten Sie auf der genannten Strecke (zur Entlastung des LKW-Verkehrs entlang der B 100) für realistisch?"

Auf dem Streckenabschnitt Spittal-Millstättersee - San Candido/Innichen besteht täglich eine freie Transportkapazität der ÖBB von ca 3 000 Tonnen Fracht, wobei für eine exakte Angabe die genaue Struktur der Ladegüter und Güterströme bekannt sein müßte.

- 4 -

Zu Frage 12:

"Sind Ihnen die steigenden Transitquoten in Lienz bekannt?
Welche Schlüsse ziehen Sie daraus?"

Nach einer Mitteilung der Handelskammer Tirol, Bezirksstelle Lienz, beläuft sich die jährliche LKW-Transitfrequenz auf der Drautalbundesstraße auf durchschnittlich 62 000 Fahrzeuge. 1992 war eine Steigerung von 13,6 % festzustellen.

Im heurigen Jahr hat sich das LKW-Aufkommen auf der Drautalbundesstraße bisher wieder auf die Frequenz des Jahres 1991 eingependelt.

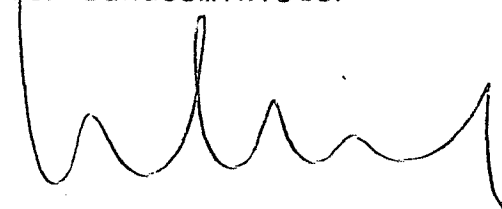
Zu Frage 13:

"Wo liegen Ihres Erachtens die Kapazitätsgrenzen des Eisenbahngüterverkehrs zwischen Kufstein und der österreichisch-italienischen Staatsgrenze bei optimaler Auslastung und Ausbau der verschiedenen Varianten von Nord-Süd Eisenbahnkapazitäten in einem Zeithorizont von 10 Jahren?"

Entsprechend dem Transitvertrag haben die ÖBB mit der DB und den FS für die Route München - Verona ab 1996 die Zurverfügungstellung von 132 Zugtrassen für den Transitgüterverkehr vereinbart. Ein weiterer Kapazitätssprung wäre durch die Errichtung der Hochleistungsbahn München - Verona möglich.

Wien, am 16. August 1993

Der Bundesminister



BEILAGE**STELLUNGNAHME DER ÖBB ZUR PARLAMENTARISCHEN ANFRAGE 4989/J**ZU DEN FRAGEN 8 UND 9:

"WIE STELLEN SICH DIE ÖBB EINEN KÜNFTIGEN VOLLELEKTRISCHEN TAKTFAHRPLAN ZWISCHEN INNSBRUCK UND LIENZ VOR?

WIE WERDEN DIE VERHANDLUNGEN MIT DEN ITALIENISCHEN EISENBAHNEN GEFÜHRT?

WELCHE ERGEBNISSE ERHOFFEN SIE BIS WANN?"

MIT 2. JUNI 1991 WURDE AUF DEM GESAMTEN STRECKENNETZ DER ÖBB DER INTEGRIERTE TAKTFAHRPLAN NAT 91 EINGEFÜHRT. DAMIT WURDEN EINE VERMEHRUNG DES ZUGANGEBOTES UND EINE WESENTLICHE VERKÜRZUNG VON UMSTEIGEZEITEN REALISIERT.

DAS AUFGRUND DES NAT 91 BESTEHENDE ANGEBOT IST IN DER RELATION INNSBRUCK - LIENZ ALS BEDARFSGERECHT ZU QUALIFIZIEREN. DIESBEZÜGLICH BESTEHT BEI DEN PERIODISCHEN INTERNATIONALEN FAHRPLAN-KONFERENZEN EINVERNEHMEN ZWISCHEN ÖBB UND FS.

ZU FRAGE 10:

"BIS WANN WERDEN DIESELLOKOMOTIVEN GANZ AUS DEM VERKEHRSABSCHNITT ZURÜCKGEZOGEN WERDEN?"

BIS AUF WEITERES IST DER EINSATZ VON DIESELTRIEBFahrZEUGEN IM KORRIDORVERKEHR ZWISCHEN INNSBRUCK UND LIENZ UNVERZICHTBAR.