



**II-13052 der Beilage 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.Zl. 18.003/5-4-1994

5934/AB

1994-03-24

zu 5973/J

**ANFRAGEBEANTWORTUNG**

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Rosenstingl und Kollegen vom 24.1.1994, Zl. 5973/J-NR/1994

*"Nichtbeschaffung von Fahrzeugen mit Wagenkasten-  
neigung durch die ÖBB"*

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 Bundesministeriengesetzes 1973. Demgemäß sind darunter zu verstehen: "Regierungsakte, 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

- 2 -

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.

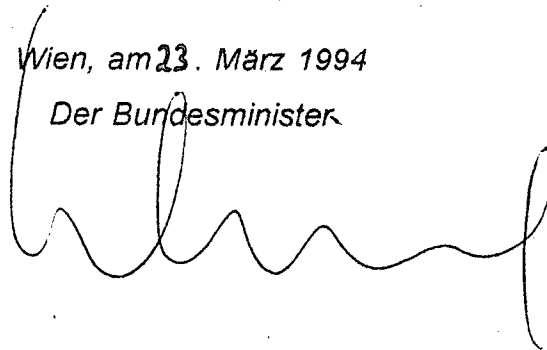
Ihre Fragen 1 bis 23 beziehen sich aber ausschließlich auf Handlungen von Unternehmensorganen und wären daher auch von diesen zu beantworten.

Ich habe aber Ihre Anfrage an die ÖBB weitergeleitet.

Die entsprechende Stellungnahme darf ich Ihnen in der Beilage zur Kenntnis bringen.

Wien, am 23. März 1994

Der Bundesminister.



**BEILAGE****Stellungnahme der ÖBB zu Anfrage Nr. 5973/J-NR/1994  
vom 24.1.1994**Zu den Fragen 1 und 2:

*"Welche genauen Ergebnisse zeigte die von Ihnen im Sommer 1992 angekündigte Erarbeitung eines Konzeptes für den Einsatz von Triebwagen mit Wagenkastensteuerung?"*

*Sind aufgrund dieses Papiere Beschaffungen derartiger Fahrzeuge vorgesehen, wenn ja, welchen Typs und für welche Einsatzgebiete?"*

*In der zweiten Jahreshälfte 1992 wurden die Einsatzmöglichkeiten von Dieseltriebwagen mit Wagenkastensteuerung überprüft. Die Analysen und Berechnungen zeigten, daß der Einsatz von Dieselpendolini kostenintensiver als der Einsatz konventioneller Triebwagen ist.*

*Da die Beschaffung von Dieselpendolini sehr hohe Investitionen in den Fahrpark und bei der Streckenausrüstung bedingt und keine diese Investitionen rechtfertigenden kommerziellen Nutzeffekte zu erwarten sind, wurde dem Einsatz von Dieseltriebwagen ohne Wagenkastensteuerung der Vorzug gegeben.*

Zu Frage 3:

*"Ist Ihnen bewußt, daß gerade durch die Beschaffung derartiger Fahrzeuge die verkehrstechnische Lage der südlichen Bundesländer wesentlich verbessert werden könnte, zumal das Projekt einer echten Hochleistungsverbindung "Südostspange" von Wien nach Klagenfurt über Graz offensichtlich nicht mehr weiterverfolgt wird (keine Erklärung zur Hochleistungsstrecke im Sinne des HL-Gesetzes, Investitionsschwerpunkt im Bereich der alten Südbahn mit Semmering, Knoten Obersteiermark)?"*

*Dies ist nicht richtig, die "Südostspange" wurde sehr wohl zu einer HL-Strecke erklärt. Es darf noch einmal betont werden, daß eine Verkürzung der Reisezeiten zwischen Wien und den Bundesländern Steiermark und Kärnten maßgebliche Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur voraussetzt. Lediglich durch die*

- 2 -

*Beschaffung von Fahrzeugen mit Wagenkastenneigung kann ohne infrastrukturelle Adaptierung der Südbahn keine Verkürzung der Reisezeit erzielt werden.*

Zu Frage 4:

*"Ist es richtig, daß im Zuge der Planungen für den NAT die Beschaffung derartiger Fahrzeuge für die kurvenreichen Verbindungsstrecken zwischen den Landeshauptstädten (Südbahn, Ennstal, Pyhrn- und Grießenpaß,...) zwecks deutlicher Fahrzeitverkürzung vorgesehen war?"*

*Im Zusammenhang mit dem NAT 91 wurde die Möglichkeit des Einsatzes von Elektrotriebwagenzügen mit Wagenkastenneigung auf den kurvenreichen Verbindungsstrecken zwischen den Landeshauptstädten untersucht. Neben den extrem hohen Kosten und der schwierigen technischen Realisierbarkeit von Triebwagen, die eine schwere Wechselstromausrüstung tragen müssen, aber nur eine niedrige Achslast für das Fahren mit hoher Seitenbeschleunigung aufweisen dürfen, waren bei der Untersuchung auch hier die hohen Investitionskosten für die Streckenadaptierung zu berücksichtigen. Deshalb wurde auch für elektrifizierte Strecken die Entscheidung getroffen, keine Triebwagen mit Wagenkastenneigung einzusetzen, sondern den Streckenausbau der Hauptstrecken zügig voranzutreiben, um den gesamten Eisenbahnverkehr zu beschleunigen.*

Zu Frage 5:

*"Welcher finanzielle Aufwand entstand seinerzeit insgesamt durch die Probefahrten mit den Zügen des Typs "Pendolino" und "Talgo Pendular", die zum Teil sogar auf Straßentiefladern aus Spanien (!) herbeigeschafft werden mußten?"*

*Die Fahrzeuge mit Wagenkastenneigung (Systeme Pendolino sowie Talgo) wurden den ÖBB in den Monaten Oktober und November 1988 kostenlos für Probefahrten zur Verfügung gestellt.*

*Nach Auskunft der ÖBB entstanden im Zusammenhang mit diesen Probefahrten Aufwendungen für Auftragnehmerleistungen in Höhe von rd. 1,5 Mio S.*

- 3 -

Zu Frage 6:

*"Welche Gründe waren dafür maßgeblich, daß die Planungsvorgaben für die österreichische "Pendolino"-Variante 4012 eine extrem aufwendige Ausstattung verlangte, was zu entsprechend extrem hohe Kosten führte?"*

*Bei der Konzeption einer österreichischen Variante des Triebwagens "System Pendolino" waren kostenintensive Erfordernisse (insbesondere Umkonstruktion des Wagenkastens sowie Umstellung der Traktion von Gleichstrom-System (FS) auf Wechselstrom-System (ÖBB) zu erfüllen.*

Zu den Fragen 7, 8 und 9:

*"Welcher genaue finanzielle Aufwand entstand im Zuge des letztlich abgebrochenen Projektes der Beschaffung dieser Triebwagen für die ÖBB und wofür wurden diese Mittel im einzelnen aufgewendet?"*

*Ist es insbesondere richtig, daß allein die Firma Fiat, die für dieses Projekt der drei Triebwagen sogar ein eigenes Büro in Wien einrichten mußte, rund 40 Mio S - das entspricht etwa dem Kaufpreis einer durchschnittlichen Lokomotive - vertragsgemäß erhielt, obwohl nie auch nur ein einziges Fahrzeug gebaut wurde?"*

*Welche Firmen waren im einzelnen an der Erarbeitung dieses Projektes beteiligt und welche Beträge wurden seitens der ÖBB in diesem Zusammenhang jeweils für welche Leistung an welche Firma bezahlt?"*

*An der Erarbeitung des Projektes waren die Firmen Fiat, SGP, ABB, Elin und Siemens beteiligt.*

*Mit der Firma Fiat wurde von den ÖBB eine vertragliche Vereinbarung über die Koordinierung des Projektes "Triebzug Reihe 4012" zwischen den Firmen SGP, ABB (inkl. Siemens und Elin) abgeschlossen, die die Offenlegung aller technischen Informationen, die Erstellung des Lastenheftes, die detaillierte Projektplanung und alle weiteren Terminplanungen in Abstimmung mit den ÖBB umfaßt.*

*Aufgrund dieses Vertrages wurden an die Fa. Fiat insgesamt rd. 33,88 Mio S geleistet. Gesonderte Zahlungen für das Koordinationsbüro der Firma Fiat sowie an die anderen am Projekt beteiligten Firmen erfolgten nicht.*

- 4 -

Zu Frage 10:

"Können Sie ausschließen, daß die heimische Fahrzeugindustrie ihre horrenden Entwicklungskosten für diese Triebwagen mit Wagenkastensteuerung - dem Vernehmen nach ein dreistelliger Millionenbetrag - auf andere Produkte überwält hat, zumal sie ja ein Quasi-Monopol bei der Belieferung der ÖBB besaß und - wie die erfolgreichen Verhandlungen des neuen Generaldirektors im vergangenen Herbst zur Preisreduktion zeigten, offensichtlich auch gewaltig überhöhte Preise problemlos durchsetzen konnte?"

Die Aufwendungen der Fahrzeugindustrie für die Entwicklung eines Produktes beziehen sich auf den jeweiligen Fahrzeugtyp. Eine Überwälzung dieses Entwicklungsaufwandes auf andere Fahrzeugserien ist praktisch ausgeschlossen.

Zu Frage 11:

"Wieviel haben die einzelnen Lokomotiven der Baureihe 1044, die seit Mitte der 70er Jahre ziemlich kontinuierlich beschafft wurde, jeweils gekostet?"

Der durchschnittlichen Stückpreise der Lokomotiven der R 1044 für die nachstehenden Lieferserien betragen nach Abrechnung in Mio S:

Bestellung	Anzahl	Lieferjahre	Stückpreis (in Mio S)
1044.003-026	24	1977/78	24,16
027-050	24	79/80	24,22
051-074	24	80/82	25,02
075-098	24	82/83	27,77
099-116	18	84/85	31,59
117-126	10	86/87	33,36
201-215	15	89/90	36,82
216-240	25	90/92	40,53
241-255	15	92/93	42,92
257-291	35	1993-1995	48,27*)

\*) Schätzkosten inkl. ca. 3,5 Mio S für die Ausrüstung mit dem System Linienzugbeeinflussung (LZB).

- 5 -

Zu den Fragen 12 und 13:

*"Ist es richtig, daß die neue, derzeit in 18 Stück in Auslieferung befindliche Baureihe 1014 unter anderem speziell für die Beförderung von Zügen mit Wagenkastensteuerung konstruiert wurde, indem man zwecks Erzielung eines relativ niedrigen Achsdrucks auf höhere und zeitgemäße Leistungsfähigkeit (diese liegt knapp unter der Baureihe 1042 aus dem Jahre 1962 !) verzichtete?"*

*Welche konkreten Pläne bzw. Vorarbeiten zur Beschaffung derartiger Fahrzeuge mit Wagenkastensteuerung ohne eigenen Antrieb zum Einsatz mit der Baureihe 1014 existieren derzeit und werden weiterverfolgt, seitdem sich der Plan, gemeinsam mit DB und SBB einige Schlafwagen-Talgo-Pendular Garnituren anzukaufen, bereits vor Jahren zerschlagen hat?"*

*Die Elektrolokomotiven Reihe 1014 werden in zwei verschiedenen Varianten mit einem Eigengewicht von 68 t bzw. 74 t gebaut, wobei ein Ballastgewicht den Gewichtsunterschied bewirkt. Die eingebaute Leistung beider Varianten ist gleich. Diese Lokomotiven sind für leichtere, schnelle Züge bis 160 km/h bestimmt. Von insgesamt 18 Lokomotiven sind derzeit in der leichten Variante 3 Lokomotiven vorgesehen, die grundsätzlich zur Führung von Zügen mit erhöhter Seitenbeschleunigung gedacht sind. Eine eingehende laufftechnische Untersuchung kann allerdings erst nach Fertigstellung der erforderlichen komplizierten Meßeinrichtungen Ende 1994 erfolgen. Erst dann kann sinnvoller Weise über die Anschaffung von Garnituren mit Wagenkasten neigung entschieden werden.*

Zu Frage 14:

*"Ist es richtig, daß auch der andere vorgesehene Einsatzbereich der Baureihe 1014, grenzüberschreitende Züge in den 25kV/50 Hz - Bereich, nur mit Schwierigkeiten zustande kommt, da die fraglichen Bahnverwaltungen (Ungarn, Slowakei, Tschechien) nicht bereit sind, entsprechende Zahlungen für den Einsatz der 1014 auf ihren Gleisen an die ÖBB zu leisten, wenn nein, wieviele und welche Züge werden nach derzeitigem Stand konkret mit dieser Baureihe geführt werden?"*

*Die Zweisystemtriebfahrzeuge der Reihe 1014 werden bereits im grenzüberschreitenden Verkehr der Nordbahn über Breclav eingesetzt.*

*Die Verwendung von Zweisystemlokomotiven der Baureihe 1014 erfolgt ab kommandem Fahrplanwechsel (29. Mai 1994) planmäßig bei allen Schnell- sowie 5 Regionalzügen der Strecke Wien Süd/Nord - Hohenau - Breclav und beim EC-Zugpaar 40 - 41 "Lehar" zwischen Wien Südbf und Budapest.*

*Ab Winterfahrplan 1994/95 (25. September 1994) ist die Bespannung von 2 weiteren EC-Zugpaaren (EC 24 - 25 "Franz Liszt" und EC 62 - 63 "Bartok Bela") zwischen Wien Westbf und Budapest vorgesehen.*

Zu Frage 15:

*"Halten sie angesichts dieser Situation die Beschaffung der im Vergleich etwa zur bewährten Reihe 1044 wesentlich teureren, aber kaum sinnvoll einsetzbaren Lokomotiven für zweckmäßig?"*

*Die Baureihe 1014 wurde nicht als Ersatz für die Reihe 1044 konzipiert und stellt vielmehr eine sinnvolle Ergänzung des Triebfahrzeug-Parks der ÖBB dar.*

Zu den Fragen 16, 17 und 18:

*"Ist es richtig, daß die Industrie, insbesondere die bei diesem Projekt federführende Firma SGP, vor rund einem Jahr den ÖBB eine etwas modifizierte Variante des seinerzeitigen 4012-Projektes um einen wesentlich niedrigeren Preis, nämlich rund 200 Mio.S anstelle der ursprünglich verlangten 350 MioS pro Stück angeboten hat?"*

*Wie haben die ÖBB auf dieses Angebot reagiert, dies insbesondere auch im Hinblick auf die bereits angesprochene Untersuchung möglicher Einsatzgebiete?"*

*Wie haben Sie auf dieses Angebot reagiert, zumal es sich hierbei zweifellos nicht nur um eine rein unternehmerische Entscheidung der ÖBB im "Absatz"-Bereich handelt, da der Einsatz derartiger Fahrzeuge in mehrfacher Hinsicht Auswirkungen auf den Ausbau der Infrastruktur (teilweise notwendige Verbesserung der Oberbauqualität bzw. Priorität von Streckenbegradigungen beim Nichteinsatz derartiger Fahrzeuge) hat?"*



- 7 -

*Seitens der Fahrzeugindustrie erfolgte eine Weiterentwicklung des Projektes Triebzug der Reihe 4012 im Hinblick auf eine wesentliche Reduktion des ursprünglichen Offerts.*

*Insbesondere in Anbetracht des im Vergleich zu konventionellen Garnituren (ohne Wagenkasten neigung) höheren Anschaffungs- sowie Wartungsaufwandes erfolgte bis dato keine Bestellung.*

Zu Frage 19:

*"Wurde seitens der ÖBB oder Ihres Ministeriums eine Beteiligung Österreichs an dem schweizerisch - italienischen "Pendolino"- Pool von Zweisystemfahrzeugen für den alpenquerenden Verkehr erwogen, was aufgrund der höheren Stückzahl zweifellos auch niedrigere Preise ermöglichen würde, wenn nein, warum nicht, wenn ja, mit welchem Ergebnis?"*

*Hinsichtlich einer Beteiligung an einem schweizerisch-italienischen Gemeinschaftsprojekt über den grenzüberschreitenden Einsatz von "Pendolino"Garnituren kann im derzeitigen Stadium des Projektes keine endgültige Aussage gemacht werden.*

Zu Frage 20:

*"Ist Ihnen bekannt, daß durch den Einsatz ähnlicher Fahrzeuge der Type X2000 der Firma ABB in der Relation Stockholm - Göteborg die Fahrzeit um ein Drittel auf 3 Stunden gesenkt und damit eine Steigerung des Marktanteils der Bahn von 38 % auf 52 % erzielt werden konnte und erscheint Ihnen dieser Erfolg der SJ nicht auch in Österreich anstrebenswert?"*

*Die durch den Fahrzeugtyp X2000 möglichen Fahrzeitreduktionen auf dem Netz der Schwedischen Staatsbahnen (SJ) hatten eine entsprechende Steigerung des Marktanteiles der Bahn zur Folge.*

*Insbesondere aufgrund des größeren Lichtraumprofils ist der X2000 jedoch auf dem Streckennetz der ÖBB nicht einsetzbar.*

- 8 -

Zu Frage 21:

*"Ist Ihnen bekannt, daß zur Zeit eine große Zahl von Bahnverwaltungen in- und außerhalb Europas (z.B. Schweiz, Finnland, USA) die Einführung von Zügen mit Wagenkastensteuerung zwecks Beschleunigung des Personenverkehrs ohne große Baumaßnahmen plant oder bereits durchführt?"*

*Die Einsatzmöglichkeiten von Fahrzeugen mit Wagenkastenneigung werden - wie in Österreich - auch international eingehend untersucht.*

Zu Frage 22:

*"Ist Ihnen bewußt, daß alleine der nunmehr in Angriff genommene Teil des "Knotens Obersteiermark", der "Galgenbergtunnel" rund 1,6 Mrd.S kosten und eine Fahrzeitverkürzung von wenigen Minuten bringen wird, während um den selben Betrag acht Triebwagengarnituren - bei weitem genug, um sämtliche Schnellzüge auf dieser Strecke damit zu führen - beschafft werden könnten, was erheblich größere Beschleunigungen vor allem im Bereich des Neumarkter Sattels erlauben würde?"*

*Infrastrukturausbauten der ÖBB verfolgen insbesondere den Zweck einer Steigerung der Streckenkapazität. Diese Zielsetzung steht auch beim Knoten Obersteiermark im Vordergrund, wobei der Galgenbergtunnel einen Teil dieses Projektes darstellt. Die aufgrund des Galgenbergtunnels erreichbare Fahrzeitverkürzung steht somit nicht im Vordergrund. Die erzielbare Kapazitätssteigerung ermöglicht eine Optimierung der Betriebsqualität für alle Züge (Reise- und Güterzüge).*

Zu Frage 23:

*"Halten Sie es für vertretbar, angesichts bereits getätigter, gewaltiger Investitionen in die Vorarbeiten und Projektierung, die beinahe die Größenordnung des Anschaffungspreises einer Zugsgarnitur erreichen, sowie andererseits angesichts eines wesentlich günstigeren Angebotes das Projekt der Beschaffung von Fahrzeugen mit Wagenkastensteuerung, das zweifellos erhebliche Vorteile für den Fahrgast brächte, nicht weiterzuverfolgen?"*

- 9 -

*Der Einsatz von Fahrzeugen mit Wagenkastenneigung kann nicht isoliert betrachtet werden und muß vielmehr eine sinnvolle Ergänzung des Zugangebotes im bestehenden Fahrplansystem der ÖBB darstellen. Die Möglichkeit einer Verwendung von Fahrzeugen mit Wagenkastenneigung wird im Sinne dieser grundsätzlichen Zielvorgaben von den ÖBB selbstverständlich geprüft. Die bis dato in Erwägung gezogenen Einsatzmöglichkeiten von Fahrzeugen mit Wagenkastenneigung konnten jedoch infolge der im Vergleich zu den prognostizierten Erträgen hohen Aufwendungen (für Anschaffung und Betrieb der Fahrzeuge sowie Adaptierung der Infrastruktur) nicht in wirtschaftlich vertretbarer Form realisiert werden.*